IMT Nuremberg Archives

H – 698

International Court of Justice

H0698 - 0002

Notice.

Not to be published until presented before the tribunal in open court and then only that portion actually submitted as evidence.

Ne pas publier avant présentation devant le tribunal en audience publique et seulement la partie réellement versée au dossier.

Nicht zu veroeffentlichen vor Darlegung vor dem Gericht (Tribunal) in oeffentlicher Sitzung und dann nur jenen Teil, welcher tatsaechlich zur Beweisfuehrung uebermittelt wurde.

Не публиковать до того, как представлено на публичном заседании трибунала и только ту часть, которая представлена в качестве доказательства.

H0698 – 0003

I certify that none of the documents included herein have been denied by the tribunal and that this document book has been examined with the prosecution in accordance with the ruling of the tribunal dated 4 April 1946.

Je certifie qu'aucun des documents ci-inclus n'a été contesté par le Tribunal, et que ce livre de documents a été examiné par le Ministère Public suivant les règles du Tribunal, en date du 4 Avril 1946,

Ich bestaetige , dass keine der hierin enthaltenen Dokumente vom Gerichtshof abgelehnt wurden und dass dieses Dokumentenbuch gemeinsam mit der Anklagsvertretung durchgesehen wurde, in Uebereinstimmung mit der Entscheidung des Gerichtshofes vom 4. April 1946.

Signature of Counsel

Signature de l'Avocat

Unterschrift des Verteidigers.

H0698 - 0004

U R K U N D E N B U C H I

Der Verteidigung des

Angeklagten Grossadmiral Karl D ö n i t z

vorgelegt vom Verteidiger

H0698 - 0005

Inhaltsverzeichnis

Urkundenbuch I - II

Verteidigung Grossadmiral Dönitz

Urk. Nr.	Beweis-stück Nr.	Beschreibung der Urkunde	Seite
		Abkürzungen: Kriegstagebuch = K T B Seekriegsleitung = S k l Befehlshaber der U-Boote = B d U Führer der U-Boote = F d U Sammlung: "Urkunden zum Seekriegsrecht" = Urk. Smlg. "Dokumente der deutschen Politik" = Polit. Dok.	
Dönitz 1		Auszug aus KTB = Skl, Aug./Sept. 39: 1 Spannungsmassnahmen	
Dönitz 2		Auszug aus TTB = FdU West, Sept. 39: 2 Feind-U-Boote in der deutschen Bucht	
Dönitz 3		Auszug aus KTB = BdU: Basis Nord	3/4
Dönitz 4		Auszug aus KTB = Skl, Nov. 39: Basis Nord	5
C 66	GB 81	Auszug aus Memorandum Grossadmiral Räder an Admiral Assmann: Besetzung Norwegen	6
Dönitz 5		Auszug aus Polit. Dok.: Englische Stützpunkte in Norwegen	7/8
Dönitz 6		Auszug aus KTB = BdU: Besprechung "Weserübung" bei Skl	8

Urk. Nr.	Beweis-stück Nr.	Beschreibung der Urkunde	Seite
Dönitz 7		Auszug aus Haager Abkommen: betreffend Anwendung des Genfer Abkommens auf den Seekrieg	9
Dönitz 8		Auszug aus KTB = BdU, Okt. 39: Führung des Handelskrieges Befehl des Skl. vgl. mit 2 C-Dokument!	1o
Dönitz 9		Auszüge aus KTB = Skl und KTB = BdU Sept./Okt. 39: Rettung von Handelsschiffsbesatzungen	11
Dönitz 1o		Auszug aus KTB = U 41: Rettung der Besatzung eines Fischdampfers kum	12
D 642	GB 196	Ständiger Kriegsbefehl Nr.154	13/14/15
Dönitz 11		Inhaltsverzeichnis der Ständigen Kriegsbefehle des BdU, Ausgabe 1942	16/17
Dönitz 12		Bildunterschriften aus dem "Völkischen Beobachter" zu Photos über deutsche U-Boot-Kriegführung kum	18
Dönitz 13		Auszüge aus Eidesstattl. Versicherungen und Erklärungen verschiedener U-Bootsoffiziere	19
		Kapitänleutnant B r ü l l e r Rettungsmassnahmen 194o	
		Oberleutnant von Ahlefeld Beschiessung U-Boot bei Annäherung Rettungsboote 1942	2o
		Kapitänleutnant F e n n Hilfsmassnahmen 1941	21
		Korvettenkapitän H e y s o Hilfsmassnahmen 1942	22
		Korvettenkapitän Flachsenberg Hilfsmassnahmen 1941, gebilligt von Admiral Dönitz	23

H0698-0006

Urk. Nr.	Beweis-stück Nr.	Beschreibung der Urkunde	Seite
		Kapitänleutnant? Wilh. Schulz Aufrichten eines Rettungsbootes 1941	24
		Korvettenkapitän v. Schlippenbach Hilfe für Flieger 1943, gebilligt von Admiral Dönitz	25
		Kapitänleutnant J a n s s e n Hilfsmassnahmen 1940 - 1943	26
Dönitz 14		Auszug aus KTB = BdU und KTB = U 206: Aufnahme einer englischen Flugzeugbesatzung	27
Dönitz 15		Auszug aus KTB = BdU und KTB = U 123: Rettung nach Geleitzugangriff	28
Dönitz 16		Auszug aus KTB = BdU: Vortrag beim Führer am 14.5.42.	29
Dönitz 17		Eidesstattliche Versicherung des Grossadmirals Erich Räder	30/31
Dönitz 18		Auszug aus KTB = BdU Sept. 1942: Luftbedrohung der U-Boote	32/33
Dönitz 19		Auszug aus KTB = U 507: Aussage des Navigationsoffiziers der "Laconia"	34
Dönitz 20		Auszug aus KTB = U 156: über Laconia-Fall	35/39
Dönitz 19		Auszug aus KTB = U 507: Rettungsmassnahmen Kapitänleutnant Schacht	40/41
Dönitz 21		Auszug aus KTB = U 506: Bombenangriff auf das U-Boot	42

H0698 – 0007

Urk. Nr.	Beweis-stück Nr.	Beschreibung der Urkunde	Seite
Dönitz 22		Auszug aus KTB = BdU: Laconia-Fall	43/44
Dönitz 23		Auszug aus KTB = Skl: Befehl an U-Boote, Kapitäne mitbringen	45
Dönitz 24		Ständiger Kriegsbefehl des BdU Nr. 511 Mitnahme von Offizieren versenkter Schiffe	46
Dönitz 25		Ständiger Kriegsbefehl des BdU Nr. 513: Einbringung von Gefangenen	47
D 646	GB 2o5	Auszug aus KTB = U 1o5: Versuch der Mitnahme eines Kapitäns	48
Dönitz 13		Auszug aus Erklärung des Korvettenkapitäns L a s s e n : über Mitnahme eines Kapitäns	49
Dönitz 26		Eidesstattliche Versicherung des Korvettenkapitäns W i t t : Fall U 386	5o/51
Dönitz 27		Auszug aus KTB = U 386 Nichtrettung britischer Flieger	52
Dönitz 28		Auszug aus KTB = BdU: Rettung eigener Flugzeugbesatzungen	53
Dönitz 29		Eidesstattliche Erklärung des Kapitänleutnant Fuhrmann: über die Ansprache in Gotenhafen	54/55
		Erklärung des Oberleutnant Kress: über die Ansprache in Gotenhafen	56/57

H0698 – 0008

Urk. Nr.	Beweis-stück-Nr.	Beschreibung der Urkunde	Seite
		Erklärung des Oberleutnant Kress: über den Oberleutnant z. See Heisig	58
		Erklärung des Oberleutnant Steinhoff: über die Ansprache in Gotenhafen und den Zeugen Oblt n. z. S. Heisig	59
Dönitz 30		Auszug aus KTB = Skl: Besprechung beim Führer am 28.9.42 über U-Bootsfragen	60/61
D 663	GB 200	Operationsbefehl "Atlantik" Nr. 56	62
D 642	GB 196	Ständiger Kriegsbefehl des BdU Nr. 173	63
Dönitz 31		Auszug aus KTB = Skl: Englische Luftangriffe auf deutsche Seenotflugzeuge	64
Dönitz 32		Auszug aus Polit. Dok.: Verlautbarung über Beschiessung deutscher Seenotflugzeuge	65
Dönitz 33		Auszug aus KTB = Skl: Verlust Verwundetentransportschiff "Steuben"	66
Dönitz 34		Ständiger Kriegsbefehl des BdU Nr. 121	67
Dönitz 35		Auszug aus KTB = Skl: Notifizierung deutscher Lazarett-schiffe	68
Dönitz 36		Vernehmung des Kapitänleutnant Eck	69/71
D 645	GB 203	Auszug aus KTB = U 247: Angriff auf Fischdampfer	72

H0698 – 0009

Urk. Nr.	Beweis-stück Nr.	Beschreibung der Urkunde	Seite
D 647	GB 2o4	Auszug aus Bericht: über Versenkung "Antoniko"	75/76/77
Dönitz 37		Auszug aus Polit. Dok.: Bericht des Kapitäns der "Altmark"	78/79
Dönitz 38		Auszug aus KTB = Skl: Beschiessung Motorsegler "Osia Paraskevi"	8o
Dönitz 39		Auszug aus KTB = Skl: Untergang Minenschiff "Ulm"	81/82
		Auszug aus KTB = Skl: Zusammenstellung gemeldeter Vorfälle	83/84/85
Dönitz 4o		Auszüge aus "News Week" u. "Life" Vorgehen US-Streifkräfte gegen jap. Schiffbrüchige	86
Dönitz 41		Auszug aus Eidesstattl. Erklärung des Korvettenkapitäns Witt: Stellungnahme des Oberbefehlshabers der Marine (ObdM) zu Vergeltungs-massnahmen	87/88
Göring 7		Auszug aus Interview mit Brigade-general Ira C. Eaker über Bombenangriffe auf deutsche Städte	89/9o
C 21	GB 194	Auszug aus KTB = Skl: Massnahmen des Gegners gegen Selbst-versenkung deutscher Handelsschiffe	91
Dönitz 42		Auszug aus KTB = Skl. Rettung feindl. Handelsschiffsbesatzgn.	92

H0698-0010

Urk. Nr.	Beweis-stück Nr.	Beschreibung der Urkunde	Seite
		Auszug aus KTB = Skl: Rettung feindl. Handelsschiffs-besatzungen	93/94
Dönitz 43		Auszüge aus KTB = Skl und KTB = BdU: Nichtrettung deutscher Handels-schiffsbesatzungen durch engl. Streitkräfte	95
Dönitz		Auszug aus D.M.S.: Hilfeleistung für Schüffe bei einem U-Bootsangriff	9€
Dönitz 44		Fragebogen des Vizeadmiral Kreisch	97/98
Dönitz 53		Erklärung von 67 in engl. Gefangen-schaft befindl. deutschen U-Boots-kommandanten	99
176o PS		Aussage des Zeugen George S. MESSERSMITH	1oo
Dönitz 45		Aussage des Zeugen George S. MESSERSMITH	1o1/1o2 1o2a
D 443	GB 185	Ansprache Grossadmiral Dönitz bei Befehlshaber-Tagung in Weimar	1o3/1o4
		W e h r g e s e t z	1o5/1o6
1915 PS		Erlass über die Führung der Wehrmacht	1o7
C 178	US 544	Entwurf eines Schreibens über Behandlung von Saboteuren	1o8/1o9
498 PS		Kommando-Befehl	11o

H0698 - 0011

Urk. Nr.	Beweis-stück Nr.	Beschreibung der Urkunde	Seite
C 171	GB 21o	Niederschrift über die Besprechungen des ObdM im Führerhauptquartier vom 29.6. bis 1.7.44	111/112
C 195	GB 211	Schreiben der Skl über Mittel für Schiffsneubau	113/116
Dönitz 46		Eidesstattliche Erklärung des Kapitäns zur See Pfeiffer	117/119
Dönitz 47		Auszug aus der Zeitschrift "Aufbau": Beseitigung von Verrätern durch Partisanen	12o/121
Dönitz 48		Auszug aus Eidesstattl. Versicherung des Fregattenkap. David und Amtsrat Marquardt	122/123
		Erklärung des Korvettenkap. Rogge	124/126/127
		Erklärung des Korvettenkap. Ostermann	128/129
Dönitz 49		Eidessattliche Versicherung des Marineoberstabsrichter F. Jäckel: Rechtsprechung der Marinekriegsgerichte in den besetzten Gebieten	13o/131
Dönitz 5o		Auszüge aus KTB = Skl: Aufforderung franz. u. engl. Befehlshaber u. Regierungsmitglieder zum Weiterkämpfen	132/133
Dönitz 51		Abtransport von Deutschen aus Kolberg	134
Dönitz 52		Verhältnisse in Ost-Deutschland	135

H0698 - 0012

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939
(KTB Skl Teil A Aug/Sept.1939)

15.8. Vorbereitet (für den Fall Weiss) waren folgende Massnahmen:
ab 15.8. Spee und alle Atlantik-Uboote auslaufbereit
ab 22.8. Trosschiff Westerwald auslaufbereit
25.8. Deutschland auslaufbereit
..... Aufstellungen .....

21.8. Meldung B-Dienst über Spannungsmassnahmen
23.8. franz.Flotte.Meldung B-Dienst: Fortschreiten franz.Spannungsmassnahmen der Flotte bis zur 3.Stufe. Engl.und franz.Sperrmassnahmen vor Häfen.

25.8. B-Dienst meldet: Deutsche und ital.Dampfer werden durch Frankreich überwacht und gemeldet.

31.8. Eingang Weisung I des OKW für Kriegsführung: Gewaltsame Lösung im Osten, Angriff gegen Polen 1.9. 0445 Uhr. Im Westen Verantwortung für Eröffnung Feindseligkeiten eindeutig England und Frankreich überlassen. Neutralität Holland, Belgien, Luxemburg, Schweiz peinlich achten. Westgrenze nicht überschreiten. Zur See keine kriegerischen oder als solche zu deutenden Handlungen. Luftwaffe nur Abwehr.

Bei Eröffnung Feindseligkeiten durch Westmächte: Nur in Abwehr unter Schonung der Kräfte. Beginn Angriffshandlungen vorbehalten. Heer hält Westwall. Marine Handelskrieg mit Schwerpunkt gegen England. Zur Verstärkung der Wirkung kann mit Erklärung Gefahrenzonen gerechnet werden. Diese vorbereiten und vorlegen. Ostsee gegen feindl. Einbruch sichern.
(KTB Skl Teil C , Heft VIII 1939)

31.8.39 Frankreich kündigt Abkommen 2. Haager Konferenz vom 18.Oktober 1907 betr.Behandlung feindlicher Handelsschiffe bei Kriegsausbruch mit Wirkung auf 13.VII.40.

H0698 - 0013

Auszug aus

Kriegstagebuch des Führers der Unterseeboote West 1939

(K T B F dU West Sept.1939)

1.9.39 Frage von Gruppe West, ob deutsches Uboot noch in der Jade steht, da von Wangerooge Elektromotorengeräusche gehört werden. Da "U 20 " 0015 Uhr W- haven verlassen hat, muss es seit etwa 2, 2/2 Stunden die Jade verlassen haben; dazu Diesel (Tauchverbot).

4.9.39
1400 Uhr Es sind mehrere Meldungen über Sichtung englische Uboote in der Helgoländer Bucht eingegangen, die den Ansatz von Booten in diesem Seegebiet bestätigen.

6.9.39
0530 Meldet U 24 ein englisches Uboot bei Westerems.

0600 Meldet U 58 mit Ft 0440 ein engl.Uboot in QU 3445.

H0698 - 0014

A u s z u g
aus
Kriegstagebuch des Befehlshabers der Uboote 1939
(KTB BdU 1.-15.9.1939)

3.11.39 Die Seekriegsleitung ersucht den B.d.U. um Stellungnahme zu der Möglichkeit mit Ubooten die noch bestehende Holzeinfuhr Englands aus den nordrussischen Häfen anzugreifen. Sie weist auf die grosse Bedeutung dieser Einfuhr hin.
Der Ansatz von U 36 in das Gebiet östlich des Nordcaps gegen diese Holztransporte war ohnehin von mir geplant. Wenn mir auch die Erfolgsaussichten in diesem Gebiet durchaus günstig erscheinen, so glaube ich doch nicht eher weitere Entschlüsse fassen zu können, als bis mir diese Unternehmung Klarheit über die tatsächlichen Verhältnisse verschafft.
Gleichzeitig teilt die Skl. mit, dass sich für die Einrichtung einer "Basis Nord" Möglichkeiten ergeben, die anscheinend sehr viel versprechend sind. Ich halte die sofortige Einleitung aller nur möglichen Schritte, um zu einem klaren Urteil über die vorhandenen Möglichkeiten zu gelangen, für äusserst wichtig.
Die Vorteile einer Basis im Norden sind:
1. Die wesentlich günstigere Lage zum Angriff auf den Handelsweg Nordrussland-England,
2. der sicherere Anmarschweg; er führt gut frei von England durch tiefes Wasser . (Benutzung Dänemarkstrasse fast ohne Umweg möglich).

Als Nachteile müssen angesehen werden:
1. die Verlängerung des Anmarschweges um weitere 300 sm,
2. das Fehlen geeigneter Dock- u.Reparaturgelegenheiten. Die Schwierigkeiten der Materialergänzung auf dem Landwege.

So lange das Passieren der Nordsee für die Uboote weder mit allzu grossen Gefahren noch Zeitverlusten verbunden ist, besitzt eine Basis im Norden nur eine grössere Bedeutung für den

H0698 - 0015

Angriff auf die Holztransporte aus den nordrussischen Häfen. Sollte aber eines Tages der Nachteil des längeren Weges aufgewogen werden durch die grösser werden den Gefahren des Marsches durch die Nordsee, so würde dann die Basis Nord zu einer ausserordentlichen Bedeutung gelangen.

Wie lange die Holztransporte noch laufen werden, lässt sich zwar nicht sicher voraussagen, aber die Annahme ist berechtigt, dass sie entweder bald sowieso aufhören werden, oder dass die politischen Voraussetzungen für diese Basis fortfallen.

Daher: ist die politische Lage so, dass es auch auf längere Sicht Zweck hat sie auszubauen, dann muss ihr Ausbau so erfolgen, dass sie auch grossen Anforderungen gewachsen ist, wobei es dann zweckmässig ist, sie so beweglich wie möglich zu machen um bei Änderung der Kriegslage ihrer Verlegung weiter nach Westen von vornherein Rechnung zu tragen.

Sie muss ferner über eine sichere Funkverbindung mit den Booten und mit der Heimat verfügen. Da mit der Geheimhaltung eines grösseren Unternehmens nicht lange gerechnet werden kann, sind militärische Schutzmassnahmen von vorhherein vorzusehen, um überraschende Schläge des Gegners auszuschliessen.
Ein auf Grund dieser Überlegungen ausgearbeiter Vorschlag ist an die Seekreigsleitung abgesandt.

H0698 – 0016

Daenitz 4

A u s z u g
aus
Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939
(KTB Skl, Teil A, November 1939)

17.11.39 .....

BdU erhält von Skl Weisung über Erprobung Basis Nord.
Skl hält die Erprobung der Basis durch das in den nächsten Tagen auslaufende "U 36" für dringend erwünscht. Versorgungsgut für Ölschiff"Phönizia" in Mumansk geht mit Fischdampfer 22.11. ab nach Murmansk.

H0698 – 0017

H0698 -0018

Dok. C 66 - GB 81 -

Memorandum Grossadmiral Raeder an Admiral Assmann !

Chef - Sache !

(Auszug)

.....

b) Weserübung.

Ich hatte in den Wochen vor dem Vortrag vom 1o.1o.39 einen Briefwechsel mit Admiral Carles, der zuerst in einem ausführlichen Brief an mich die Bedeutung einer Besetzung der norwegischen Küste durch Deutschland betonte.....
Vortrag beim Führer, den ich am 1o.1o.39 hielt.

H0698 – 0019

Doenitz 5

A u s z u g

aus

Dokumente der Deutschen Politik, Band 8, Teil 1

5. Erklärung des Reichsaussenministers von Ribbentrop vor Berliner Vertretern der Auslandspresse im Bundesratssaal des Auswärtigen Amtes vom Morgen des 9. April 1940.

.....

Seite 35:

.....

Bereits seit einiger Zeit hat die Reichsregierung Nachricht, dass sich auf dem gesamten Gebiet Norwegens englische und französische General- und Admiralstabsoffiziere zur Feststellung und Vorbereitung von Landungsplätzen und zur Planung des Vormarsches nach Süden befinden 1).

.....

Fussnote: 1)

Bereits am 29. Dezember 1939 forderte die britische Admiralität vom britischen Konsul in Narvik genaue Angaben über den Hafen Narvik und die bei Tromsö und Narvik liegenden beiden Flugplätze, am 3. Januar 1940 Einzelheiten über die elektrische Kraftversorgung von Narvik. Die Antworten ergingen am 2. und 4. Januar. Ausserdem berichtete der Konsul in Narvik am 13. Januar über norwegische Truppenbewegungen. Weiterhin sandte der Direktor der Marine-Nachrichten-Abteilung der britischen Admiralität am 31. Januar an den leitenden Schiffskontrollbeamten in Narvik einen langen und sehr eingehenden Fragebogen über die Verhältnisse im dortigen Hafen (Pläne, Ausbau, Auslade- und Reparaturmöglichkeiten, Kohlenversorgung, Triebstoffvorräte, Nachrichtenmittel, Verteidigungsanlagen, Küstenbeschaffenheit usw.). Über die Truppenausschiffungs- und- Transportmöglichkeiten in Norwegen, sowie über die Hafenverhältnisse in Drontheim und Umgebung berichtete im Februar der französische Marineattaché in Oslo auf Grund eines Fragebogens vom 29. Januar.

.....

H0698 -0020

Doenitz 6

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch des Befehlshabers der Unterseeboote 1940

(KTB BdU März 1940 Anlageheft "Weserübung")

5. 3. 40 — Der BdU nimmt an einer Besprechung beim Chef des Stabes der Seekriegsleitung in Berlin teil.
Inhalt der Besprechung:
Vorbereitung der Besetzung Norwegens und Dänemarks durch die deutsche Wehrmacht.

Notiz des Abschreibers — (Es folgen eingehende Ausführungen über die einzelnen Aufgaben der Befehlshaber und der ihnen unterstellten Streitkräfte).

H0698 - 0021

Doenitz 7

Reichsgesetzblatt

1910

Seite 283

(Nr.3711) Haager Abkommen, betreffend die Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens auf den Seekrieg. Vom 18. Oktob 1907

.....

Artikel 16:

Nach jedem Kampfe sollen die beiden Kriegspartien, soweit es die militärischen Zwecke gestatten, Vorkehrungen treffen, um die Schiffbrüchigen, Verwundeten und Kranken aufzusuchen und sie, ebenso wie die Gefallenen, gegen Beraubung und schlechte Behandlung zu schützen. Sie sollen darüber wachen, dass der Beerdigung, Versenkung oder Verbrennung der Gefallenen eine sorgfältige Leichschau vorangeht.

.....

Artikel 18:

Die Bestimmungen dieses Abkommens finden nur zwischen den Vertragsmächten Anwendung und nur dann, wenn die Kriegführenden sämtlich Vertragsparteien sind.

.....

H0698 – 0022

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch des Befehlshabers der U-Boote 1939

(KTB BdU 1. - 15. 10. 39

4. 10. 39 Betreffend die Führung des Handelskrieges gehen folgende Befehle der Seekriegsleitung ein:

1) Das Gebiet in dem voller Waffeneinsatz gegen abgeblendete Fahrzeuge freigegeben ist, wird nach Westen bis auf 15 Grad Westlänge erweitert.

2) Gegen feindliche Handelsschiffe, bei denen eine Bewaffnung einwandfrei erkannt worden ist, bezw. deren Bewaffnung auf Grund einwandfreier Unterlagen der Seekriegsleitung bekanntgegeben ist, ist für U-Boote sofortiger voller Waffeneinsatz freigegeben. Soweit es die Umstände zulassen, sind nach Ausschaltung der Möglichkeiten für eine Gefährdung des U-Bootes Massnahmen für die Rettung der Besatzung zu treffen. Passagierdampfer, die keine Truppentransporter sind, sind nach wie vor nicht anzugreifen, auch wenn sie bewaffnet sind.

Beide Befehle bedeuten einen wesentlichen Fortschritt für die Kriegsführung. Sie kommen dem Wesen des U-Bootsangriffes entgegen und erhöhen seine Aussichten.

.....

H0698 – 0023

Doenitz 9

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939

(KTB Skl Teil C, Heft VIII, 1939)

26. 9. 39 Havas meldet, dass Mannschaft des von deutschem U-boot versenkten britischen Dampfers "Royal Sceptre" verloren sei.
A.A. wird davon unterrichtet, dass das fragliche Uboot die Besatzung des R.S. an britischen Dampfer "Browning" gegeben habe, der aus diesem Grunde laufen gelassen wurde.

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch des Befehlshabers der Uboote 1939

(KTB BdU 1. - 15. 10. 39)

3.10.39 Mehrere B-Meldungen lassen auf die Versenkung des griechischen Dampfers "Diamandis" am Westausgang des Kanlas schliessen. Sie wird bestätigt durch einen FT von U 35 in dem das Boot meldet, es habe die gesamte Besatzung des Versenkten Dampfers wohlbehalten an Bord. Die Abgabe des FT isterfolgt, vermutlich weil der Kommandant glaubte, anders lautenden Meldungen entgegentreten zu müssen.

Doenitz 10

Auszug aus:

Kriegstagebuch des Unterseebootes U 41

(KTB U 41 November 1939)

---

12. 11. 39

0700

Fischdampfer voraus in Sicht. Mit Artillerie angehalten. Eindeutig englischer Fischdampfer. Mit Morselampe in die Boote befohlen. Boot wird ausgesetzt. Wegen Gefahr U-Bootsfalle auf 2 5 00 m mit Kanone beschossen. 35 Schuss, 2 Treffer, beobachtet. Starke Duenung. Da Dampfer nicht sinkt, unter Wasser gegangen, nacher betrachtet. Scheint ungefaehrlich. Hat weisse Flagge gesetzt, ist Dampfer 129 Cresswell 275 t. aufgetaucht, mehrere im Wasser schwimmende Menschen, darunter mehrere auf einem Floss geschen. Rotte zunaechst die im eisigen Wasser Schwimmenden. Sieben Mann, darunter den Kapitaen gerettet, ein weiterer wird an Bord geworfen. Mehr wurde von der 13 koepfigen Besatzung nicht gesehen. Boot war beim Aussetzen beschaedigt worden und gekentert. Wassertemperatur 12 °. Waehrend des Rettungsmanoever sank der Dampfer auf Grund der Treffer.

0800 Qu 3570 AM

.....

1642

Engl. Fischdampfer F. D. 144 erkannt. Halte von Bord geben d 7 Gefangenen fuer richtiger als Versenkung des Kolchers.

Da andere Verstaendigung nicht moeglich, gebe mit Megaphon B efehle zum Aussetzen des Bootes. Trotz enormer Duenung und schwerer See werden die 7 Gefangenen in 2 Turns abgegeben, nachdem sie 3 Hurras auf unser Boot ausgebracht haben. Fischdampfer wird, nachdem das Netz geschlippt ist, entlassen. Weitermarsch Kurs 235°.

H0698 - 0024

D 642 - GB 196 -

G e h e i m !

Staendiger Kriegsbefehl Nr. 154

Taktische Richtlinien

1.) Marsch.

Misstrauen und Vorsicht auf dem Marsch, wenn es nichts zu kaempfen gibt, Dauernder scharfer Ausguck, auch nach Fliegern in jedem Seeraum.

2.) Vor dem Angriff.

a) Ueberlegtes Herangehen, wenn Angriffsobjekt vorhanden, mit zaehem Willen den Angriff wirklich bis zum vernichtenden Ende durchfuehren !
Es gibt beim Angriff oft Situationen, wo man Grund haben koennte, die Sache aufzustecken. Diese Augenblicke oder Stimmungen muessen ueberwunden werden.

b) Nie sich dem Selbstbetrug hingeben: Ich greife jetzt nicht an oder bleibe jetzt nicht zaehe daran, weil ich hoffe, spaeter anderswo etwas anderes zu finden. Was man hat, das hat man ! Keinen Brennstoff aus welchen Gruenden etwa sparen wollen !

c) Falls Handelskrieg nach Prisenordnung gefuehrt wird, Vorsicht beim Anhalten. Grosse Abstaende vom Schiff einhalten, Fahrt im Uboot, Ausguck scharf nach Sehrohren, Kimm und Himmel. Durch besonders abgeteilten Ausguckposten dauernd den Dampfer beobachten lassen. Versenken nach Anhalten am Tage durch Unterwassertorpedoschuss. Also getaucht die Annaeherung an den Dampfer durchlaufen, denn die Nahzone ist die Gefahrenzone. Auf diese hoffen die Ubootsfallen.

d) Beim Ubootsschuss muss bei Tag und bei Nacht versucht werden, in Ruhe die Schussunterlagen zu erfassen. Etwa ankommen und die Schuesse sofort in die Gegend setzen, damit werden keine Erfolge erzielt: Im allgemeinen ist man im Prisenkrieg stets weiter ab als man glaubt, besonders nachts. Also ran ! Kleine Schussentfernung ist auch die beste Sicherheit fuer das Boot.
In der Naehe der Schiffe wirft die Sicherung zunaechst einmal keine Wasserbomben; schiesst man in einen Geleitzug aus Nahschussweite und muss man etwa nach dem Schuss auf Tiefe gehen, so kann man sich auch dann am schnellsten

H0698 – 0025

H0698 -0026

wird nachts für kleiner gehalten als sie ist, weil die vorliche Position bei einer etwaigen Kursänderun des Dampfers gefährdet und daher unsympatisch erscheint. Schmal herankommend ist das Uboot jedoch auch in vorlicher Position nicht zu sehen. Also aus vorlicher Lage Schüsse mit geringer Schussweite!

e) Der Uboots-Kommandant muss lernen, das Gefühl zu bekommen, ob er nachts vom Gegner gesehen werden kann oder nicht. Im allgemeinen wird die Fähigkeit des Gegners, dan Uboot zu sehen, überschätzt. Also Nerven behalt n, über Wasser bleiben, über Wasser ausweichen, vielleicht einen Kringel schlagen und hinten herumgehen. Die Lage wird dann in der Hand behalt n. Wird getaucht, ist man erst mal blin und stationär und muss eine Änderung der Situation eben al lein dem Gegne überlassen.

3.) Im Angriff und nach dem Angriff.

a) Am Tage bei Berührung mit dem Feinde oder nach dem Angriff nicht ohne weiteres auf Tiefe gehen. Nicht vergessen, das das Ausweichen in die Tiefe blind macht und das Boot in Volle Passivität bringt.

b) Also so lange wie möglich versuchen, sehend auf Sehrohrtiefe zu bleiben, Nur dann bietet sich die Chance für eine neuen Angriff bezw. das Loch zu sehen und festzustellen, durch das man sich einer feindlichen Verfolgung entziehen kann, Die Eto-Schusstelle wird schon bei etwas bewegter See vom Gegner nicht gesehen werden, infolgedessen, wenn es irgendwie geht, auch nach dem Schuss auf Sehrohrtiefe bleiben, Erfolg beobachten, evtl. neue Angriffsaussichten ausnutzen.

c) Muss man beim Angriff auf einen Geleitzug vor der Bewachu oder vor Fliegern einmal schnell auf 20 m gehen, weil Ram oder Sichtgefahr besteht, so sit das noch kein Grund, unt allen Umständen den Angriff aufzustecken. Da die Situati auf 20 m in der Angriffsrichtung leicht unklar geworden ist, kann es zweckmässig sein, hart nach aussen mit hoher Fahrt abzudrehen und wenig divergierend zum Gener Kurs des Gegners abzulaufen und von neuem vom äusser den Angri anzusetzen. Bei einem langen Geleitzug hat man dann immer noch Aussicht, bei den letzten Schiffen zum Schuss zu kom

d) Muss man aber nach der Tiefe ausweichen, weil zum Beispie der Zerstörer direkt auf das Sehrohr zuläuft, so ist es richtig, dann energisch und mit hoher Fahrt nach unten und von der Stelle weg zu streben. In 5 Minuten kann man sich bereits tausend Meter abgesetzt und damit sich aus d

H0698 - 0027

gefährdeteten Zone herausgezogen haben.
Also nicht sofort auf Horchfahrt gehen, sondern zunächst einmal fortzustreben. Beim Auftiefgehen nicht zufluten, sondern lenzen, das Boot wird auf grösserer Tiefe von selbst schwerer. Eine Ausweichtiefe von 100 m sollte nur dann überschritten werden, wenn die Nähe der Wasserbomben es erfordert. Ist dieser gewünschte Horzizontal- und Vertikalabstand von der Schuss- oder Sichtunsstelle hergestellt dann, nachdem das Boot auf der erforderlichen Tiefe eingesteuert ist, alles abstellen und nun erst mal selbst horch wie der Gegner sich verhält und dann entsprechend handeln.

e) Keine Leute retten und mitnehmen. Keine Sorge um Boot des Dampfers. Wetterverhältnisse und Landnähe sind gleichgültig Nur Sorge um das eigene Boot und das Streben, sobald wie möglich den nächsten Erfolg zu erringen! Wir müssen hart in diesem Kriege sein. Der Gegner hat den Krieg angefangen um uns zu <u>verrichten,</u> es geht also um nicht anderes.

gez. Dönitz

H0698 – 0028

Doenitz 11

Geheime Kommandosache:

Ständige Kriegsbefehle BdU
1942
Herausgegeben vom Befehlshaber der Unterseeboote.

Operations- und taktische Anweisungen.

Gliederung.

A. Allgemeiner Teil.

Befehl Nr.	
101	Weisungen für die Führung des Handelskrieges durch Uboote.
102/103	frei
104	Besondere Neutralitätsbestimmungen
105	Neutrale Schiffe und besondere Befehle für ihre Behandlung.
106-120	frei.
	B. Befehle für die Führung des Krieges
121	Lazarettschiffe
122	Neutrale Schiffe in neutralem Geleit.
123	Ergänzende Befehle für die Kriegführung nach Prisenordnung x)
124	Verhaltungsmassregeln in neutralen Hoheitsgewässern
125	Zwischenfälle und völkerrechtswidriges Verhalten.
126	Verhalten gegenüber franz. Kriegs- und Handelsschiffen x)
127	Massnahmen über zurückkehrende norwegische Schiffe x)
128	Transport von Liebesgaben für Kriegsgefangene x) Schiffe für den Hilfsdienst des roten Kreuzes
129	Fischerei in der Biskaya x)
120-150	frei
	C. Sonstige operative und taktische Befehle
151	Englische Anweisungen für Geleitzüge x)
152-170	frei
171	Erfahrungen und Beobachtungen
172	Verhalten bei Waboverfolgung
173	Auszüge aus Weisungen der britischen Admiralität x)
174	Feindliche Uboots-Abwehrfahrzeuge
175	Verfahren zum Ausmanövrierenvon Wasserbombenangriff nach Ortung x)
176	Allgemeine Richtlinien für die Durchführung einer Geleitaufgabe durch ein Uboot x)

x) = nachträglich gestrichen -2-

Godt

H0698 - 0029

177 Artillerieeinsatz Uboote gegen Dampfer bei Nacht. Feuerüberfall. x)

178 Letzte Erfahrungen über die Geleitzugbekämpfung. von Kplt. Topp

17= Auf Tiefe gehen bei Waboverfolgung x)

180 Versorgung aus Uboottankern x)

181 Verhalten gegenüber feindl. Flugzeugen

182 Verhalten bei Aufnahme durch Jagdschutz oder Luftgeleit x)

183 Gemeinsamer Marsch von 2-3 Booten

184-199 frei

200-300 siehe unter Nachrichtenanordnungen.

D.

301-312 folgen torpedotechnische Befehle

313-330 frei

350 Bestimmung der Geschwindigkeit feindlicher Kriegs- und Handelsschiffe durch Abhorchen der Schraubendrehzahl.

E.

401-410 frei

411-500 folgen navigatorische und Sperrbefehle

F.

Aufgaben und Bekanntgaben des Kommandanten.

501 Kriegstagebuchführung

502 Bekanntgaben an die Besatzungen

503 Innengeleit x)

504 Fluten bei Alarm

505 Führung der Tauchtagebücher

506 Angriffstiefen

507 Prüfungstauchen auf Unternehmung

508 Eintragungen in Karten

509 Meldung von Erfolgen

510 Hochfahren der Hauptdieselmotoren in See

511 Mitnahme von Offizieren versenkter Schiffe

512 Verhalten in Gefangenschaft

513 Einbringen von Gefangenen

514-550 frei

x)=nachträglich gestrichen.

Doenitz 12

Auszug aus "Voelkischer Beobachter" vom 28. Oktober 1939,
Nr. 3o1, Seite 3

Text unter einem Bild:

"Auf den Ozeanen fuehren deutsche U-Boote einen unerbittlichen Kampf gegen die englische Blockade. Unsere Aufnahme, die von Bord eines neutralen Schiffes gemacht wurde, zeigt ein deutsches U-Boot bei der Kontrolle ienes Frachtdampfers. Zwischen Reeling und U-Boot ist das deutsche Prisenkommando zu erkennen."

Auszug aus "Voelkischer Beobachter" vom 1. Dezember 1939,
Nr. 335, Seite 3

Text zu verschiedenen Bildern:

"So anstaendig kaempft die deutsche Kriegsmarine".

Von dem ritterlichen Verhalten der deutschen Ubootkommandanten im Handelskrieg gegen England gibt ein Fahrgast des amerikanischen Dampfers "American Farmer" der mit einer Kamera dabei war, einen Augenzeugenbericht. Mitten auf hoher See erschien ploetzlich ein deutsches Uboot und forderte den Amerikaner auf, die Besatzung des von ihm versenkten englischen Dampfers "Kafiristan" an Bord zu nehmen. Der Kommandant des deutschen Ubootes machte dem amerikanischen Kapitaen genaue Angaben ueber den Ort der Versenkung und half ihm die Rettungsboote zu finden. Bild rechts: Das Uboot stellt die Verbindung mit dem amerikanischen Dampfer her.- Ganz rechts und darunter: Die Besatzung des versenkten englischen Dampfers wird an Bord genommen.

H0698-0030

Doenitz 13

A u s z u g

aus der Erklaerung des Kapitaenleutnant Ernst-Ulrich Brüller
vom 24. Januar 1946

.....

Vom November 1939 bis zum Maerz 1940 war ich Adjutant der Kommandanten-Ausbildungsflottille. Als solchem waren mir alle schriftlichen Kommandantenbefehle und- Anweisungen bekannt.- In der folgenden Zeit bis Ende Nov. 40 machte ich als Wachoffizier auf U 4 zwei Feindunternehmungen in der Nordsee und drei Feindunternehmungen auf U 28 im Nordatlantik mit.Mit U 4 vernichteten wir vor der norwegischen Kueste bei Nacht ein feindliches Uboot durchTörpedoschuss. Auf Befehl des Kommandanten wurde die Vernichtungsstelle mit der Waterlampe nach Ueberlebenden ergebnislos abgesucht.- Die Schiffsversenkungen mit U 28 fanden aus Geleitzuegen haraus statt, wobei die Rettung der Besatzungen durch andere Geleitfahrzeuge gesichert war. Ich erinnere mich an die Versenkung zweier einzeln fahrender Schiffe. Im ersten Fall sank das Schiff nach Torpedotreffer. Beide Rettungsbootsbesatzungen wurden nach Wuenschen befragt. Sie waren mit dem Notwendigen gut ausgeruestet. Sie bekamen von uns zusaetzlich Zigaretten und etwas Alkohol, und wurden mit Kursanweisung entlassen. Im zweiten Falle musste das torpedierte Schiff mit Artillerie versenkt werden. Der Artilleriebeschuss wurde ausdruecklich so vorgenommen, dass die sich entfernenden Rettungsboote nicht gefaehrdet wurden. Die Boote würden spaeter befragt, ob Hilfe notwendig waere. Die Fragen wurden verneint.

.....

H0698 —0031

Doenitz 13

A u s z u g

aus der Erklaerung des Oberleutnant zur See Hunold von Ahlefeld, vom 25. Januar 1946

Ich, Hunold von Ahlefeld, Oblt. z. See in der 1. Minenraeumdivision wurde am 2.4.1923 in Linz a. Rhein geboren. Als Fachnrich zur See wurde ich im Oktober 1941 an Bord von U 455 Kommandant Kaptlt. Giessler, spaeter an Bord von U 94, Kommandant Oblt. Otto Ites, kommandiert und nahm auf beiden Booten an mehreren Feindfahrten teil. Da ich auf beiden Booten mit der Bearbeitung der "Geheim" und "Geheimen-Kommandosachen" betraut war, hatte ich in alle Befehle und Vorschriften Einblick, auch in die Operationsbefehle der Boote. Ich habe waehrend dieser Zeit niemals einen Befehl gelesen oder von einem gehoert, in dem von der Vernichtung von Rettungsmitteln oder den Besatzungen von versenkten Schiffen die Rede war. In allen Operationsbefehlen stand der Zusatz, der auf die Wichtigkeit von Gefangenen hinwies. U 94 brachte selber von einer Reise im Mai-Juni 1942 einen Kapitaen als Gefangenen mit nach St. Nazaire. Auf der gleichen Reise wurde das Boot beschossen, als es den Versuch machte, sich den Booten des sinkenden Dampfers "Tolken" zu naehern, um Gefangene aufzunehmen, bezw. die Boote zu versorgen. Diese Schuesse wurden aus einem Maschinengewehr an Bord des sinkenden Dampfers abgegeben, sodass das Boot zur eigenen Sicherheit tauchen musste.

H0698 - 0032

Doenitz 13

A u s z u g

aus der Erklaerung des Kapitaenleutnant Heinz-Konrad F e n n
vom 22. Januar 1946

Ich, Kapitaenleutnant Heinz-Konrad Fenn, geboran am 2o. Juli 1918 in Kiel-Holtenau, bin vom 1.April 194o bis zum Kriegsende ohne Unterbrechung in der Ubootswaffe kommandiert gewesen. Bis zum August 1941 war ich Wachoffizier auf U 1o8 unter dem damaligen Kapitaenleutnant Klaus Scholz.

.....

Aus dem Jahre 1941 sind mir mehrere Faelle in Erinnerung, in denen mein damaliger Kommandant Rettungsbooten von versenkten Fahrzeugen Kursanweisungen zum naechstgelegenen Hafen gab. In einem Fall wurde sogar ein Rettungsboot von uns mit Proviant versorgt, da wir feststellten, dass das Rettungsboot voellig mangelhaft ausgeruestet war. Es handelte sich hierbei um Ueberlebende des von uns im Juni 1941 versenkten Dampfers "Dirphis". Die Besatzung erhielt etwa 2o Brote und Frischwasser. Die beiliegende Aufnahme Nr. 1 zeigt die Proviantuebergabe an das Rettungsboot, die Aufnahme Nr. 2 den Funker dieses Dampfers, der, da er besonders entkraeftet war, zu uns an Bord geholt und gestaerkt wurde. Auch dieses Boot wurde mit einer Kursanweisung zum naechsten Hafen von uns entlassen.

.....

H0698 - 0033

Doenitz 13

A u s z u g
aus der Erklärung des Korvettenkapitän Ulrich Heyse
vom 15. Februar 1946.

Ich, Korvettenkapitän Ulrich H e y s e , geboren am 20. September 1906 in Berlin-Friedenau, wohnhaft Flensburg, bin vom März 1941 bis März 1943 Kommandant eines Ubootes gewesen.

.....

So habe ich im Frühjahr 1942 dem Schiffbrüchigen des norwegischen Dampfers "South Africa" in jedes Boot noch Trockenbrot und Rum gegeben, habe in allen nur möglichen Fällen an der Versenkungsstelle einzelnen und auf Flössen treibenden Überlebenden zu den Rettungsbooten geholfen, wi auch z. B. bei den Überlebenden eines Dampfers "Polybius", da weiter von der Küste entfernt, genauen Standort und rechtweisenden Kurs zum nächsten alliierten Hafen gegeben.

Von Überlebenden, die ich während des Krieges an mein Boot übernehmen konnte, ist mir die herzlich gehaltene Eintragung des San Francisco Dampfers "West Ira" - Kapitäns in Erinnerung mit Dank für Rettung und schöne Zeit bei mir an Bord, ferner eine Karte eines Gefangenen, und mitgenommenen Offiziers aus dem Internierungslager an mich mit besten Weihnachts- und Neujahrswünschen.

Bei einem anderen Schiff, Versenkung Ende 1942 oder Beginn 1943 in der Nähe der afrikanischen Westküste, nahmen wir absichtlich die bei dem Untergang verletzten Kapitän und leitenden Ingenieur an Bord, wo sie erst einmal ärztliche betreut wurden und später bei Abgabe - wie b allen anderen Fällen - sich herzlich bedankten für die überraschend erholsame Zeit bei mir an Bord.

.....

H0698 - 0034

Doenitz 13

E i d e s s t a t t l i c h e
E r k l a e r u n g

des Korvettenkapitaens Walter F l a c h s e n b e r g
vom 4. Maerz 1946

Ich, Walter F l a c h s e n b e r g , geboren am 26. Oktober 19o8 in Muenchen-Gladbach, am 3o. August 1945 als Korvettenkapitaen nach Westerland/Sylt, Stephanstr. 2 entlassen , vom 14. Dezember 194o bis 1. Juli 1942 Kommandant des Unterseebootes "U 71", erklaere an Eides Statt:

Auf der Unternehmung vom 14. Juni bis 3. Juli 1941 sichtete "U 71" am 22. Juni etwa 3oo Seemeilen suedwestlich Island ein mit drei Norwegern besetztes Rettungsboot, das von mir mit Wasser und Proviant versorgt wurde.

Bei der Berichterstattung ueber diesen Vorfall wurde durch den damaligen Befehlshaber der U-Boote, Konteradmiral D o e n i t z , mein Verhalten ausdruecklich gut geheissen. Der Befehlshaber vertrat die Ansicht, dass es meine Pflicht gewesen sei, dem Boot in dieser Weise zu helfen, nachdem ich in seine Naehe gegangen war. Bei meinem Vortrag waren die damaligen Kapitaenleutnante O e h r n und H e s s l e r anwesend.

H0698 - 0035

Doenitz 13

A u s z u g

aus der Erklärung des Wilhelm Schulz vom 27.2.46

.....

Meine Personalien sind:

Name:	Wilhelm Schulz
geboren:	1o.III.1906 in Köln/Rhein
Anschrift:	Hamburg 36, Alsterufer 17
ehem.Dienststellung und Dienstzeit:	1939-1941 Kommandant auf Ubooten 1941-1943 Flottillenchef einer Ubootflottille

---

Ende März 1941 versenkte ich vor Freetown etwa 13 Uhr mittags den britischen Dampfer "Tweed", Nach Untergang des Schiffes fand ich einen mit Besatzungsmitgliedern voll besetzten Rettungskutter und ein gekentertes Boot auf dem Wasser treibend vor. Haifische waren im Wasser und auf dem gekenterten Boot neben 5 anderen Besatzungsmitgliedern ein Schwerverletzter. Obwohl damals schon vor Freetown Luftgefahr bestand, tauchte ich auf, liess das gekenterte Boot aufrichten, der Verwundete wurde geschient und verbunden, in beiden Booten wurde ein Personalausgleich vorgenommen, Trinkwasser und Proviant ergänzt, der Schiffsort festgelegt, die Segel klar gemacht und alles getan, damit beide Boote die 150 sm weiter Strecke bis Freetown zurücklegen konnten. Der I.Offizier der Tweed hat mir damals seinen Dank für die Hilfe ausgesprochen.

Ich erzähle dies darum so ausführlich, weil ich nach Rückkehr von der Reise diese meine Handlung mündlich dem BdU vortrug und seine ausdrückliche Billigung fand.

.....

H0698 – 0036

Doenitz 13

Auszug

aus der Erklärung des Korvettenkapitän Egon Frh. von Schlippenbach vom 29. Januar 1946

Ich, Korv.Kap. Egon Frh. v. Schlippenbach, geboren 1o.4.14 in Köln/Rhein, jetzt wohnhaft in Pelzerhaken bei Neustadt/Holstein, bin vom November 1941 bis zum Dezember 1943 Kommandant eines Ubootes gewesen.

.....

Ich selbst habe im Frühjahr 1943 südlich des Ausganges der Otrantostrasse 2 Schlauchboote mit 8 überlebenden feindlichen Fliegern angetroffen. Ich bin damals in meinem Boot längsseit gegangen, habe mich erkundigt, ob ärztliche Hilfe notwendig sei und nach Verneinung meinen Marsch ins Operationsgebiet fortgesetzt. Wäre ich auf dem Rückmarsch gewesen, so hätte ich keinen Augenblick gezögert, die Leute an Bord zu nehmen. In vorliegendem Falle aber bedeuten sie eine schwere Belastung für das Boot im Op.-Gebiet. Es ist nicht auf die Schiffbrüchigen geschossen worden, noch sonst irgend etwas unternommen worden, was die Rettungsmittel hätte beschädigen können. Im Gegenteil. Ich habe auf die Gefahr hin vom Gegner eingepeilt zu werden einen Funkspruch abgesetzt und den Vorfall kurz nach dem Zusammentreffen abgesetzt.-

Nach meiner Rückkehr habe ich Bericht erstattet. Mein Verhalten wurde voll gebilligt, sowohl vom FdU Mittelmeer wie vom ObdM.

.....

H0698 – 0037

Doenitz 13

A u s z u g

aus der Erklärung des Kapitänleutnants a.D. Gustav-Adolf Janssen vom 17.2.1946.

Ich, Kapitänleutnant a.D. Gustav Adolf J a n s s e n , geboren am 9.4.15. in Blankenese b. Hamburg, wohnhaft in Flensburg, Turnierstrasse 7, gehörte vom 1. Oktober 1938 bis zum Kriegsende der U-Bootwaffe an.

.....

Der U-Bootkrieg war von Anfang bis Ende hart aber fair ! Im Einzelnen habe ich folgende Fälle, die mit der hier behandelten Frage im Zusammenhang stehen, persönlich miterleb

1) Im November 1940 versenkten wir mit U 65 im Seegebiet von Freetown den britischen Dampfer "Fabian". Die Besatzung wurde von uns mit Wasser, Proviant und Seekarte versehen und erhielt den direkten Kurs zur Küste.

2) Im gleichen Seegebiet versenkten wir einige Tage später den brit. Dampfer "Kohinoor" und gleich darauf einen Tanker. Der einzige Überlebende der 1. Offizier der "Kohinoor" Mr. Condon wurde an Bord genommen und später an einen deutschen Tanker abgegeben.

3) Am 6.12.42 versenkte ich mit U 103 ca 200 sm westl. der Azoren das britische Motorschiff "Henry Stanley " von der Elder Depster Line. Der Besatzung liessich genügend Zeit, in die Boote zu gehen und nahm befehlsgemäss den Kapitän Mr. Richard Jones, an Bord. Er war ca. 4 Wochen als Gefangener mein Gast.

4) Im Mai 1943 übernahm ich in der westlichen Biscaya von einem treibenden Floss zwei britische Seeleute, die von dem versenktem Dampfer " Fort Concord" stammten und schon einige Tage schiffbrüchig waren. Die auf dem Floss auf Grund von Platzmangel belassenen 2 Inder und 1 Japaner versorgte ich mit Wasser und Proviant und gab ihnen einige Kleidungsstücke. (Die Übernommenen waren: Mr. Huxley und Oxton) Die unter 3 und 4 aufgeführten Fälle liegen zeitlich nahh dem Befehl, keine Rettungsmassnahmen zu treffen. Beide Fälle wurden von mir im Kriegstagebuch festgehalten und nahh dem Einlaufen dem Oberbefehlshaber vorgetragen. Eine Beanstandung erfolgte nicht.

H0698 - 0038

A u s z u g aus

Kriegstagebuch des Befehlshabers der Uboote 1941
(KTB BdU August 1941)

28.8.41 .....U 206 meldet, dass er zwei Offiziere und vier Unteroffiziere einer englischen Maschine an Bord genommen habe. Er meldet starke Luftsuche tiefffliegend .

A u s z u g aus
Kriegstagebuch des Unterseebootes U 206
(KTB U 206 August 1941)

26.8.41
1725 Uhr Aufklärend aufgetaucht.
1830 Uhr Ein roter Stern an Backbord in der Richtung zugelaufen beim Näherkommen 2 grellgelbe runde Schlauchboote mit 4 bezw. 2 Mann besetzt ausgemacht. Insassen winkten. Kreis geschlagen. Es handelt sich um eine englische Flugzeugbesatzung.
1920 Uhr
AM 1395 An Bord genommen, zu Gefangenen gemacht. Hätte ich sie mir frischem Proviant versehen und weiter treiben lassen, hätten sie bei dem guten Wetter und starkem Flugverkehr leicht durch ein Flugboot aufgenommen werden können. Andererseits hätten sie mit eigener Kraft niemals die 240 sm entfernte Küste erreicht, sie wären also umgekommen. Das erste wollte ich nicht, das andere konnte ich nicht übers Herz bringen, zumal keine einschneidenden eigenen militärischen Nachteile dazu zwangen. Am nächsten Tage waren Windstärken von 6 - 7 Seegang bis 6. Die Schlauchboote übernehme ich in aller Eile mit, um bei zwingender Notwendigkeit eine Ausschiffungsmöglichkeit zu haben. Besser ist aber, die Engländer wandern vom Uboot in die Gefangenschaft. Die Besatzung besteht aus:

1. Winter-Taylor, Flying Officer, 21 Jahre, Nr.42753
2. Gwocott, Flying Officer, 41 Jahre, Nr.26789
3. Martin Sergeant, 21 Jahre, Nr.998984
4. Miller, Sergeant-Observer, 3oJahre. Nr.NZ4o121o
5. Kenney, Sergeant, 20 Jahre, Nr. 63oo77
6. Skuse, Sergeant, 22 Jahre, Nr. 748628.

Stellungnahme BdU:

1..... 2..... 3. Die Anbordnahme der englischen Flieger wird gebilligt.(Vermerk ds.Abschreibers:Die Besatzung war 15 Tage an Bord).

H0698 - 0039

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch des Befehlshabers der Uboote 1941

(KTB BdU Oktober 1941)

.....

21.1o.41 Gegen 0500 Uhr sichtet U 123 noch einmal den Verband, wird abgedrängt, bekommt wieder Fühlung und versenkt aus dem Geleitzug den englischen Transporter "Aurania" (13984 Brt). Das Boot macht einen Gefangenen. Die Boote setzen den Westmarsch fort.

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch des Unterseebootes U 123

(KTB U 123 vom 23.August - 22.November 1941)

21.1o.41 ..... (Schilderung von Angriff auf einen Geleitzug)

.....

0600 Uhr .....Abgabe Ftüber Standort, Kurs und Fahrt des Restgeleits und zurück zur Schusstelle. Dort grosser Ölfleck. Einige Trümmer und ein Rettungsboot in sinkendem Zustand gesichtet. Darin ein Mann. Schiffbrüchigen übernommen. Nach seiner Aussage hatte Hilfskreuzer "Aurania" (13984 Brt) ein Treffer in der Back und ein Treffer Vorkante Turbinenraum erhalten. Von den 250 Mann der Besatzung ein Teil durch Zerstörer gerettet.

.....

Stellungnahme des Befehlshabers der Uboote
zum Kriegstagebuch des Unterseebootes U 123
(KTB U 123 vom 23.August - 22.November 1941)

1. Die Versenkung des schnellen Hilfskreuzers aus Geleit ist ein sehr erfreulicher Erfolg.
2. Bei der Geleitoperation am 2./3.November wäre es richtiger gewesen, nachdem andere Boote dran waren, sofort selbst anzugreifen.
3. Sonst gut überlegt und durchgeführte Unternehmung.

gez.Dönitz

H0698 - 0040

Doenitz 16

Auszug aus Anlage zum
Kriegstagebuch des Befehlshabers der U-Boote
(KTB., BdU. Juli 1942

Vortrag des B.d.U. beim Führer am 14.5.1942
in Gegewart des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine.

.....

Es ist daher notwendig, die Verbesserung der Waffen des U-Bootes mit allen Mitteln zu betreiben, damit das U-Boot der Abwehr gewachsen bleibt. Die wichtigste Entwicklung ist hierbei der Torpedo mit Abstandpistole, der den Torpedoschuss gegen Zerstörer sicherer machen und damit das U-Boot abwehrmässig günstiger stellen würde, der vor allem aber auch das Sinken torpedierter Schiffe wesentlich beschleunigen, wir hierdurch Torpedos sparen und das U-Boot auch insofern vor der Abwehr schützen würden, als es schneller die Stelle der Kampfhandlung verlassen könnte. Eine Abstandspistole wird auch den grossen Vorteil mit sich bringen, dass sich infolge sehr schnellen Sinkens des torpedierten Schiffes die Besatzung nicht mehr wird retten können. Dieser grössere Verlust an Schiffsbesatzungen wird zweifelsohne die Besetzung des grossen amerikanischen Bauprogramms mit Mannschaften erschweren.

.....

gez. Doenitz

H0698 - 0041

Eidesstattliche Versicherung

des Grossadmirals Erich Raeder.

Ich, Erich Raeder, versichere das Nachfolgende an Eidesstatt zur Vorlage bei dem Internationalen Militärgerichtshof in Nürnberg. Die Strafbarkeit falscher eidesstattlicher Versicherungen ist mir bekannt.

Am 14. Mai 1942 war der Befehlshaber der Uboote, Admiral Doenitz, mit mir zum Vortrag ins Hauptquartier befohlen, wo sich Hitler über Ubootfragen unterrichten wollte.

Im Laufe des Vortrages fragte Hitler Doenitz, ob man gegen die Besatzung torpedierter Handelsschiffe vorgehen könne, um ihre Rückkehr in die Heimat zu verhindern. Admiral Doenitz lehnte jedes Vorgehen gegen die Überlebenden der Schiffsbesatzung eindeutig ab. Er führte aus, dass die Bekämpfung der feindlichen Besatzungen nur in der Weise erfolgen könne, dass die Waffen (Torpedos) vervollkommnet würden und damit die Schiffe durch die Torpedotreffer von vornherein völlig zerstört würden. Ich bestätigte, dass ein anderes Vorgehen überhaupt nicht in Frage komme.

Hitler gab sich mit dieser Stellungnahme zufrieden und ist auch in der Folge an mich nicht mehr mit einer derartigen Forderung herangetreten.

Nachdem ich hier beim Militär-Tribunal das Dokument über das Gespräch Hitlers mit dem Botschafter Oshima von 3. Januar 1942 betreffend Vernichtung schiffbrüchiger

H0698 - 0042

Handelsschiffsbesatzungen kennen gelernt habe, glaube ich, dass Hitler in dem Gespräch vom Mai 1942 versuchen wollte, den gegenüber dem japanischen Botschafter angekündigten Befehl nunmehr zu erteilen. Er hatte vorher niemals mit mir über diese Unterr dung oder über das Thema überhaupt gesprochen, wah-scheinlich , weil er meiner Ablehnung derartiger Gedanken sicher war.

Nürnberg, den 18. April 1946.

(Erich Raeder)

H0698 - 0043

Doenitz 18

Auszug aus:

Kriegstagebuch des Befehlshabers der U-Boote 1942
(KTB BdU 1.9. - 15.9.1942

2.9.: U 256 in 47o2 N o5o7 W von Flieger überrascht und gebombt. Fahr- und Tauch unklar, muss von M-Booten mit Jagdschutz eingeschleppt werden.

3.9.: Flieger sichtet U-Boot in BF 4448 und 4160.

4.9.: Flugzeug sichtet U-Boot in BF 4651
U 756 hat seit 1.9. am Geleit nicht mehr gemeldet trotz Aufforderung, mit Verlust ist zu rechnen.

5.9.: Flugzeug sichtet U-Boot in AE 87

6.9.Y Flugzeug meldet U-Boot in BF 4426
U 7o5 wird 5.9. abends einlaufend erwartet. Das Boot ist bis heute dort noch nicht eingetroffen. Anzeichen, dass U 7o5 durch Flugzeugangriff verloren ging, da engl. Flugzeuge am 3.9. ein U-Boot in BF 4448 und am 4.9. in BF 4651 meldeten und sicher auch angriffen. Mit den Verlust des Bootes ist zu rechnen.

7.9.: Engl. Flugzeuge melden U-Boote in BF 4568.BF 4610 u. CC1273 U 130 wird in CC 1233 von Boeing Bomber gebomb Geringe Schäden.

8.9.: U 2o2 erhält auf Marsch durch Biskaya Fliebos. @Torpedos unklar.
Engl. Flugzeuge melden U-Boote in BF 4567, 4568 und AE 7113

9.9.: U 5o7 trifft in FF 1161 auf wahrsch. U-Bootfalle
Engl. Flugzeuge melden U-Boot in BF 7891 u.487o

1o.9.: U 513 meldet in BB 63 starke Luftüberwachung
Engl. Flugzeuge melden U-Boote in BE 9666, BF 71 u. AE 4784. (Bei Angriff mit Wasserbomben vermutlih 4 Treffer)

H0698 – 0044

11.9.: Engl.Flugzeuge melden U-Boote in CC 8394 (Angriff mit Wabos) .....

12.9.: Flugzeuge melden U-Boote in AM 3151, AM 3552, AM 1962. U.162, Kdt. F. Kpt. Wattenberg, ein eingefahrenes Boot, hat seit dem 1.9.1942 trotz mehrmaliger Aufforderung nicht gemeldet. Es operierte zuletzt im Seegebiet um Trinidad und ist hier wahrscheinlich durch Flugzeuge vernichtet worden. Nähere Anhalte fehlen. Mit Verlust des Bootes ist zu rechnen.

13.9.: Engl.Flugzeuge melden U-Boote in BF 7883, AL 2928, AF 7141 u. AF 7731 (Waboangriff) Bombenangriff wahrscheinlich in AL. Flugzeug vermutet 2 Treffer.

14.9.: Engl. Flugzeug hat in etwa AL 30 Uboot mit Wabos angegriffen.

H0698 – 0045

Doenitz 19

Auszug aus :
Kriegstagebuch des Unterseebootes U 5o7
(KTB U 5o7 September 1942)

Seite 80:

Der Navigationsoffizier der "Laconia" zugleich Artillerieoffizier namens "Buckingham" sagt aus:
"Laconia" hatte 8 Geschütze (2 15 cm) Flak, Asdic, Wabos....
An Bord befanden sich bei der Torpedierung etwa knapp 3.000 Menschen, davon:

1800 italienische Kriegsgefangene
160 polnische Kriegsgefangene aus Russland als Gefangenenwärter
463 Mann Besatzung
268 Urlauber (R.N.,R.A.,R.A.F.)
80 Frauen und Kinder.

Von den von Hartenstein an der Untergangsstelle gemeldeten 22 Rettungsbooten mit etwa 1500 Menschen, 7 Boote gleich etwa 1/3 gefunden mit 163 Italienern, 310 Engländern, 2o Polen. Darnach zu urteilen, sind beim Untergang etwa 13oo Italiener umgekommen. Nach Angabe der Engländer sollen beide Torpedotreffer je einen der 8 Gefangenenräume getroffen haben. Abgesehen davon scheinen aber die Italiener weitgehend nicht in die Rettungsboote gekommen zu sein. Beim Kampf um die Rettungsboote sind nach Angabe der Italiener eine Anzahl ihrer Leute erschossen worden (engl. Fliegeroberleutnant Head) bezw. durch Schlagen auf Kopf und Hände unschädlich gemacht worden (engl.Armeeingenieur Joung 2753798). Von einer Anbordnahme dieser beiden abgesehen, um möglichst viele Italiener an Bord nehmen zu können.

Die Italiener gaben ausserdem an, mehrfach von den Polen durch Bajonettstiche misshandelt worden zu sein. Die Italiener sahen ziemlich verhungert aus. Hatten in letzter Zeit nur Wasser und Brot bekommen, nach Angaben der Engländer als Strafe wegen Einbruchs in Postraum und Fruchtlast sowie Übertretung des Rauchverbotes auf der "Laconia". Kleidung war sehr schlecht. Grösstenteils Gefangenenkleidung. Viele nahezu unbekleidet oder nakt.

H0698 – 0046

Doenitz 20

Auszug aus K T B. - U - 156, September 1942

12.9. 2107 Angelaufen zum Oberwasserangriff.
2207 Fächer aus Rohr I und III mit halben Streuwinkel.(Folgen Werte) 1.Treffer Mittschiffs, 2.Treffer gehört, aber Lage nicht mit Sicherheit beobachtet. Schuss-E wesentlich unterschätzt. Dampfer muss danach erheblich grösser sein.
Dampfer stoppt. Setzt Boote aus. Wird vorlastig. In Lee (E2-3000 m) auf und abgestanden, um
2222 Sinken abzuwarten. Dampfer funkt auf 600 m:
sss sss 04 34 S 11 25 W
Laconia torpedoed.
2226 Dampfer gibt auf 25 m:
sss sss (Folgen Funkzeichen)
Laconia torpedoed.
Mit eigenem Sender gestört.
Nach Funknamen Dampfer "Laconia"Cunad White Star Line Liverpool.
Bei einem Kringel nach Luv ital.Hilferufe gehört. Leute gefischt: ital.Kriegsgefangene aus Nordafrika . Dampfer hat davon angeblich 1200- 1800 an Bord.
2323 Dampfer ist gesunken (19695 Brt).
Überlebende werden an Bord genommam. Kurz nach Untergang heftige u.W.-Detonation wie von hochgehenden Wabos. Nach Beobachtung Kurzwelle steht ein Dampfer ganz in der Nähe: Sein Sender schlägt bei 25 m durch alle Bänder.
Hartenstein

13.9. 0000 Nach ital.Aussagen haben Briten nach Treffer Schotten zu Gefangenen-Wohnräumen geschlossen und Versuch der Italiener, Boote zu besteigen mit der Waffe abgewehrt.
0125 F.T. auf Amerikaschaltung abgegeben:
Versenkt von Hartenstein Brite Laconia Marqu. FF 7721 310 Grad. Leider mit 1500 ital.Kriegsgefangenen. Bisher 90 gefischt, 157 cbm, 19AAle, Passat 3, Erbitte Befehle.
0345 F.T. eingegangen: Gruppe Eisbär, Schacht,Würdemann und Wilamowitz sofort zu Hartenstein gehen. Margu.FF7721. Hohe Fahrt.Schacht und Würdemann Standort melden. Boot im Trümmerfeld voller Italiener. Kann nicht weiter helfen, habe schon 193 an Bord.

H0698 — 0047

13.9. 0345 Das ist äusserste Grenze für längeres Tauchen. Abgelaufen.

0400 F.T. eingegangen an Hartenstein:
Sofort melden: Hat Schiff gefunkt, sind Schiffbrüchige überwiegend in Booten oder treibend. Nähere Umstände auf Versenkungsplatz.

0437 F.T. auf Amerikaschaltung abgegeben:
"Schiff hat genauen Standort gefunkt. Habe an Bord 193 Mann, darunter 21 Briten. Hunderte von Schiffbrüchigen treiben nur mit Schwimmweste Vorschlage diplomatische Neutralisierung der Untergangsstelle. Nach Funkbeobachtung stand unbekannter Dampfer in Nähe.
von Hartenstein".

0450 Prüfungstauchen.

0523 Aufgetaucht, Gestoppt gelegt.

0600 F.T. auf 2 5 m 2 x abgegeben:
If any ship will assist the ship-wrecked Laconia crew, I will not attack her, providing I am not be attacked by ship or air force. I picked up 193 men. 4 52 s 11 26 w
German submarine.

0610 F.T. auf 600 m 2 x erneut abgegeben.

0720 F.T. eingegangen: Hartenstein in Nähe Untergangsstelle bleiben. Tauchklarheit sicherstellen. Abgeteilte Boote nur so viel übernehmen, dass Boote tauchklar bleiben. Weiteres bezüglich Neutralisierung folgt.

0755 F.T. eingegangen: Gruppe Eisbär, Schacht, Würdemann: Ital.Uboot Cagellini geht ebenfalls zur Untergangsstelle. Laconia aus FE 1o.

09 30 31 Engländer und Italiener auf Boote verteilt, um eigenes Boot zu entlasten. Während des ganzen Tages Überlebende gefischt und auf noch nicht überfüllte Rettungsboote verteilt.

1600 100 Mann auf Boote verteilt, Weiter gefischt.

2100 Abendbestock: 5 Gr. 08'S 11 Gr.25' W
Nach Eintritt der Dunkelheit gestoppt gelegt.

2230 F.T. eingegangen:
1) Hartenstein sämtliche Geretteten an erstes eintreffendes Boot, voraussichtlich Würdemann abgeben. Dann Weitermarsch nach Süden.

H0698 – 0048

13.9. 2230 2.) Uebernehmendes Boot auf Schacht bezw. Wuerdemann und Italiener warten, Gerettete verteilen.
3.) Abgabe aller Geretteten an franz. Schiff oder Hafen vorgesehen. Weiteres folgt.

14.9. 0209 F.T. auf Amerika abgegeben: Schaetze etwa 1500 Ueberlebende in etwa 22 grossen, randvollen Booten und vielen kleinen Floessen. Von Hartenstein gefischt ueber 400, davon 200 auf Boote verteilt. Bisher keine Dampfer, keine Luft.

0245 F.T. eingegangen. An Hartenstein, Wuerdemann, Schacht. Fuer Zusammentreffen mit franz. Schiffen folgendes ES vereinbart: Stern - ES: Anruf rot gruen. Buchstaben - ES. Anruf QU, Antwort DB. Ueber Eintreffen Naeheres, sobald bekannt.

0740 F.T. eingegangen:
1.) Eisbaerboote einschl. Wilamowitz, die noch keine Geretteten an Bord haben, sofort Suedmarsch fortsetzen.
2.) Falls Leute an Bord genommen, Anzahl melden, sonst bei Antritt Suedmarsch Standort mit Kurzsignal melden.
3.) Alle Boote, auch Hartenstein nur soviel Leute ins Boot hineinnehmen, dass Boot getaucht voll verwendungsbereit.
4.) Hartenstein, Schacht, Wuerdemann sofort Marqu. FF 4485 ansteuern, zur Abgabe Geretteter.
5.) Witte sofort Standort mit Kurzsignal melden.

15.9. 0340 F.T. eingegangen: An Laconia Gruppe: Kolonial-Avisos "Dumont", "Durville" und "Anamite" treffen voraussichtlich 17.9. frueh ein. Kreuzer Gloire-Klasse mit hoher Fahrt aus Dakar unterwegs. Eintreffzeit sobald hier bekannt.

1132 Treffen mit U 506. 132 Italiener uebergesetzt, 131 behalten.

1302 Abgabe beendet. Untergangsstelle aufgesucht.

1612 Vollgeschlagenes, mit Italienern und Englaendern besetztes Boot aufgepickt. Uebernahme der erschoepften Insassen. Boot ausgeoest und in Schlepp genommen. Absicht: Verwenden fuer weitere Vonbordgabe. 2 weitere Boote gesichtet und aufgesucht.

H0698 -0049

15.9. 1943 Beide Boote Insassen mit Wasser versorgt. Geschlepptes Boot mit Englaendern und Italienern besetzt und losgeworfen.

2150 Ein weiteres, besetztes Boot aufgepickt, in Schlepp genommen. Sammelstelle angesteuert. Boote in der Dunkelheit nicht gefunden. Gestoppt gelegt.

Hartenstein.

16.9. 0004 F.T. auf Amerika II abgegeben: von Hartenstein.

. . . . . .

2) Habe Wuerdemann abgegeben 132. Stehe FE 9933. Sammle Boote und bleibe in Naehe. 150 cm.

0255 F.T. eingegangen. Hartenstein, Wuerdemann, Schacht.
1.) Zur Abgabe an Franzosen am 17. in Marqu.
FE 9695 stehen.

0800 In rw 340 Grad die 3 aufgesammelten Boote gesichtet. 4. Boot zum Sammelplatz geschleppt. Ein weiter abgetriebenes Boot ebenfalls ins Schlepp genommen. An Bord etwa 55 Ital. und 55 Briten, darunter 5 Frauen.

1125 Kurz vor Erreichen der beiden uebrigen Boote aus rw. 70 4-motoriges Flugzeug mit amerikanischen Abzeichen. Zum Zeigen meiner friedlichen Absichten grosse Rotkreuzflagge 2 x 2 m auf Bruecke quer zur Anflugrichtung gezeigt. Ueberfliegt einmal und kreist laengere Zeit in der Nache. Morseverkehr mit "Woher" und ob Dampfer in der Nache gesehen, missaengt. Fliegt nach SW ab und kommt nach 1/2 Std. kurz wieder.

1200 Etmal: ue.W. 72 sm.
1232 Anflug von Maschine gleichen Typs. Passiert in 80 m Hoehe kurz vor Bug. Wirft zwei Bomben mit etwa 3 Sek. Verzoegerung.
Waehrend noch achtere Schleppleine mit 4 Booten losgeworfen wird, wirft Flugzeug 3. Bombe mitten in Boote. 1 Boot gekentert. Flugzeug kreist in der Naehe und wirft nach einiger Zeit seine 4. Bombe 2-3000 m weit ab. Erkenne Bombenschacht leer.

H0698 - 0050

H0698-0051

Doenitz 20

16.9. 1232 Erneuter Anflug. 2 Bomben. Eine detoniert mit sec-Verzoegerung direkt unter Zentrale. Turm verschwindet in schwarzer Wasserglocke. Zentrale und Bugraum melden Wassereinbruch. Klar bei Schwimmwesten. Befehl: Alle Briten von Bord. Danach als Batteriebelgast: Italiener ebenfalls von Bord. (habe keine Tauchretter fuer sie).

1311 Kriegsnotmeldung auf 4 verschiedenen Wellen je 3 x abgesetzt.
FFF 9697 FE uty. Zu den Booten zurueckgelaufen, dort alles von Bord gegeben. (die letzten mit sanfter Gewalt.) Meldung ueber Wassereinbruch wird widerrufen. Kein Leck. Wunder deutscher Schiffbauarbeit.

1345 Getaucht. Boot ausgetrimmt. Mit Kurs 270 Gr. abgelaufen.

1600 Schaeden soweit moeglich beseitigt. Ausfaelle: Luftsehrohr fest, Standsehrohr nicht zu schwenken. 7 Batteriezellen ausgelaufen, weitere unsicher, Kuehlwasserflansch Diesel gerissen. Funkpeiler gerissen, Lot- und Horchanlage unklar. Vorzuegliches umsichtiges Arbeiten des techn. Personals.

2142 Aufgetaucht, bei Dunkelheit. Mit 1 Diesel 2 x HHF Kurs W weitergelaufen. Waehrend der Nacht Fu.M.B. besetzt. Keine Ortung.

2304 F.T. abgegeben: von Hartenstein. Amerik. Liberador beim Schleppen von 4 vollen Booten trotz 4 qm grosser Rotkreuzflagge auf Bruecke bei guter Sicht im Tiefflug 5 mal gebombt. Beide Sehrohre vorlaeufig unklar. Breche Hilfe ab., alles von Bord, absetze nach West. Repariere.

Hartenstein.

17.9. 0145 F.T. eingegangen, An Hartenstein. Nicht mehr an Rettungsaktion beteiligen. Brennstoff, Torpedo, Proviantbestand, Einsatzbereitschaft sobald zu uebersehen melden.

.....

H0698-0052

Doenitz 19

Auszug aus:

Kriegstagebuch des Unterseebootes U 507
(KTB U 507 September 1942)

.....

15.9. 2345

Ausgang F.T. 2120/15

Qu. FF 7444. Noch 20 dbm., 152 Italiener, 2 engl. Offiziere, 2 Frauen an Bord. 86 Englaender, 9 Polen in 4 Schleppbooten, Stuuere Suchkurse.

Schacht.

16.9. 1300:

Eingang F. T. 0952/16

An Schacht

Boote mit Englaendern und Polen schwabbern lassen.

.....

17. 9. 0140:

Eingang F.T. 0019/17

An Laconia Gruppe.

Sicherheit des Bootes darf unter keinen Umstaenden gefaehrdet werden. Alle Massnahmen, auch Abbrechen jeder Bergungstaetigkeit entsprechend ruecksichtslos ergreifen. Annahme irgendwelcher Schonung der U-Boote durch den Gegner ist voellig abwegig. Schacht und Wuerdemann Lage melden.

0306:

Ausgang F. T. 0158/17

Qu. F. E. K. 9627, 129 Italiener, ein englischer Offizier, 16 Kinder, 15 Frauen an Bord, 7 Boote mit rund 330 Menschen, darunter 35 Italiener, in der Naehe, Frage Aus- oder Umschiffung.

Schacht

0330:

Eingang F.T. 0151/17

An Schacht und Wuerdemann.

Boote muessen jederzeit alarmtauchklar unter Wasser voll verwendungsbe-

H0698-0053

reit sein. Gerettete, die an Bord sind, entsprechend an Rettungsboote abgeben. Nur italienische Menschen an Bord behalten, zum Treffpunkt Qu. FE 9695 gehen und dort an Franzosen abgeben. Vorsicht vor feindlicher Einwirkung. Fliegern und U-Booten.

.....

1800:

Eingang F.T. 1614/17

An Wuerdemann und Schacht.

Keine Rote-Kreuz-Flagge setzen, da ihr Zeigen

1) international nicht vorgesehen,

2) auf keinen Fall und am wenigsten beim Englaender Gewaehr fuer Schonung bietet.

.....

2310:

Ausgang F,T. 1930/17

163 Italiener an Anamite abgegeben. Navigationsoffizier Laconia und weiterer englischer Offizier an Bord. 7 Rettungsboote mit rund 330 Englaendern und Polen, darunter 15 Frauen, 16 Kinder. Qu. FE 9612 deponiert. Frauen und Kinder eine Nacht an Bord untergebracht. Allen Schiffbruechigen warme Mahlzeit und Getraenke, bekleidet und verbunden, soweit erforderlich. Weitere 4 Boote vor Treibanker Qu.FE 9619. Beide Positionen an Gloire gegeben, der sofort zur Suche abgefahren. Noch 28 cbm, 20 Tage Proviant, 9 Aale, voll einsatzbereit.

Schacht

18.9. 0330:

Eingang F,T. 0008/18

1) Schacht und Wuerdemann nach Norden absetzen.

2) Keine Romane mit ueberfluessigen Einzelheiten.

20.9. 1320: Eingang F.T. 1107/20

An Schacht.

Handlungsweise gem. F.T. vom 17. September war falsch. Boot war abgeteilt, um italienische Bundesgenossen zu retten und nicht zur Rettung und Betreuung von Englaendern und Polen.

Kriegstagebuch U 506

15.9.

2324 Ausgang F.T. (2102/239):

Stehe Mar. Qu. FF 7477. Von Hartenstein 130 Italiener an Bord. In Schlepp 4 Rettungsboote mit rund 250 Menschen. 55 cbm.

.....

17.9.

0255 Ausgang F.T. (0151/263):

Stehe mit 4 Rettungsbooten Qu. 9690. An Bord 142 Italiener, sowie 9 Frauen und Kinder. Keine Flugzeugsichtung.

.....

1222 Alarmtauchen vor Flugzeug (Schwere Seemaschine) 3 Fliebos auf - 20m. Keine Schaeden.

1340 Aufgetaucht.

.....

1900/ Nach "U - 507" Schiffbruechige an "Annamite"

2030 abgegeben.

.....

2343 Ausgang F.T. (2303/271):

Abgabe durchgefuehrt an "Annamite". 53 cbm. 5 Wochen. 5 ♂ 2 Aale. Mittags von schwerer Seemaschine Fliebos. Voll einsatzbereit.

Stehe FE 9680.

.....

H0698-0054

H0698-0055

Doenitz 22

Auszug aus:

Kriegstagebuch der Befehlshaber der U-Boote 1942

(KTB BdU September 1942)

12.9.:

.....

c) 1. U-156 versenkt 0110 Uhr in FF 7721 Briten "Laconia" (19 695 BRT), Kurs 310°. Boot stellt nach Torpedierung fest, dass Schiff 1500 italienische Kriegsgefangene an Bord hatte. Gruppe Eisbaer einschliesslich U 459 sowie U 506 und 507 erhalten Befehl, sofort mit hoher Fahrt Torpedierungsort anzusteuern. Ein in der Naehe stehendes italienisches Boot wird ebenfalls angesetzt. Es ist beabsichtigt, mit Schiffbruechigen zunaechst "Bingerville" (franzoesische Elfenbeinkueste) anzusteuern. Inzwischen hat U 156 193 Menschen an Bord genommen, darunter 21 Briten. Weitere Befehle folgen.

.....

13.9.:

d) U 156 erhaelt Befehl, am Versenkungsort zu bleiben. U 506, U 507 steuern mit Hoechstfahrt diesen Punkt an zur Uebernahme Schiffbruechiger. Schnelle franzoesische Schiffe sind aus Bingerville bezw. Dakar ausgelaufen, um auf Untergangsstelle Schiffbruechige von U-Booten bezw. noch in Rettungsbooten befindliche zu uebernehmen. Uebrige Boote der Gruppe "Eisbaer" setzen Suedmarsch fort.

.....

15.9.:

.....

3) U. 382 wird in AF von Flugzeug bemerkt u. erhaelt Fliebos. Rueckmarsch Bergen zur Reparatur erforderlich.

U. 506 u. U 507 haben von U-156 Schiffbruechige uebernommen u. Rettungsboote im Schlepp. Dabei teilweise Englaender und Polen. Boote erhalten Befehl, Rettungsfloesse mit Englaendern und Polen -

H0698-0056

treiben zu lassen. Nach Besteckueberpruefung ist Sinkstelle der "Laconia" FF 7752. Neuer Treffpunkt mit franzoesischen Schiffen am 17. 9. in FE 9695.

.....

Doenitz 23

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1942

(KTB Skl Teil A Juni 1942)

5.6.42 Entsprechend Weisung der Skl erhalten U-Boote vom BdU-Befehl, Kapitaene von versenkten Schiffen mit Papieren, falls ohne Gefaehrdung des Bootes und ohne Beeintraechtigung der Kampfkraft moeglich, als Gefangene an Bord zu nehmen.

H0698-0057

Doenitz 24

Geheime Kommandosache!

Pruef.-No. 907
20.Mai 1943

Staendiger Kriegsbefehl des BdU Nr. 511

Mitnahme von Offizieren versenkter Schiffe.

1. Soweit Unterbrinungsverhaeltnisse an Bord es erlaubten, sind Kapitaene und Chefing, versenkter Schiffe mitzubringen. Der Gegner versucht, diese Absicht zu durchkreuzen und hat folgende Befehle erlassen:

a) Kapitaene duerfen sich auf Befragen nicht zu erkennen geben, sondern sollen nach Moeglichkeit besonders dafuer ausgesuchte Seeleute vorschieben.

b) Besatzung soll erklaeren, dass Kapitaen und Chefing, an Bord geblieben sind.

Ist trotz energischer Auftrage Ermittlung des Kapitaens bezw Chefing, nicht moeglich, andere Schiffsoffiziere mitbringen.

2.) Mitnahme von Kapitaenen und Schiffsoffizieren neutraler Schiffe, die gem. St. Kr.Bef. Nr. 101 versenkt werden duerfen (z.B. Schweden ausserhalb Gooteborgverkehr) ist zu unterlassen, da Internierung dieser Offiziere voelkerrechtlich nicht statthaft ist.

Fuer den Befehlshaber der
Unterseeboote

Der Chef der Operationsabteilung
gez. Godt

Deckblatt:

3. Falls Gefangennahme von Schiffsoffizieren nicht moeglich, andere weisse Besatzungsangehoerige mitnehmen, soweit Platz und weitere Aufgaben des Bootes diese zulassen. Zweck: Vernehmung der Gefangenen zu militaerischen und propagandistisch Zwecken.

4. Falls es gelingt, einen einzelfahrenden Zerstoerer, Korvette oder Bewacher zu versenken, unter allen Umstaenden versuchen, Gefangene zu machen, soweit ohne Gefaehrdung des Bootes moeglich. Gefangenenbefragung durch Dulag kann wertvollste Anhalte ueber Ubboots-wehr-verfahren, Geraete und Waffen des Gegners bringen. Das gleiche gilt fuer abgeschoss ene Flugzeugbesatzungen. Vorsicht jedoch vor Flugzeugwracks. (siehe dauernden Befehl No. 12)

H0698-0058

Doenitz 25

Gehéime Kommandosache!

Pruef.-Nr. 907
1. Juni 1944

Staendiger Befehl des B.d.U. Nr. 513

EINBRINGEN VON GEFANGENEN.

1.) Gefangenenaussagen sind sicherste und beste Nachrichtenquelle ueber feindliche Taktik, Waffen, Ortungsgeraete und-Verfahren. Gefangene von Flugzeugen und Zerstoerern koennen fuer uns von ganz grossem Wert sein. Deshalb, soweit ohne Gefaehrdung des Bootes moeglich, alles daransetzen, solche Gefangene einzubringen.

2.) Da Gefangene unter Eindruck Gefangennahme besonders aussagewillig, diese sofort an Bord verhoeren. Es interessiert vor allem, auf welche Weise Feststellung von U-Booten durch Flugzeuge erfolgt, ob auf Grund Funkmessortung oder durch passive Ortungstaetigkeit, z.B. durch Feststellung elektrischer oder Waermeabstrahlung der Boote. Erfolgte Gefangennahme baldmoeglichst melden zu eventuellen Abgabe an Rueckmarschierer.

Fuer den Befehlshaber der
Unterseeboote

Der Chef der Operationsabteilung
gez. Godt.

H0698-0059

H0698-0060

D 646 - GB - 205

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch des Unterseebootes U 105

(KTB 105 vom 29.10.42 - 14.2.43)

27.1.43 .....

1010 Uhr Dampfer ueber den Achtersteven gesunken. Dampfer sah folgendermassen aus:

Klipperbug, Back mit Kanone .....

.....

Auf Untergangsstelle schwimmen sehr viele Truemmer, Kisten grosse Floesse und Benzinfaesser. Zwei grosse vollbesetzte Rettungsboote; herangegangen um Kapitaen zu fangen. Im ersten ist er nicht. Erfahren, dass Dampfer amerikanischer Motorschiff " Cape Decision" mit Casolin, Verpflegung und Maschinenteilen von Charleston nach Afrika; Bestimmungshafen dort sei nicht bekannt. 8000 Brt. Rettungsboote sehen nagelneu aus und scheinen sehr gut ausgeruestet; es handelt sich um Kriegsneubau. Nach spaeter aufgefischtem Namenlaeppchen, das auch noch ganz frisch aussieht, zu urteilen, machte das Schiff seine erste Fahrt. Kapitaen soll sich im andern Boot befinden. Daher an dieses herangehen; dieselben Aussagen, aber Kapitaen angeblich nicht an Bord. Einen aelteren Seemann an Bord genommen, der mir den Kapitaen im anderen Boot zeigen soll. Wieder an das andere Boot gegangen Paitaen jedoch darin nicht zu finden. Ich glaube wohl, dass er tatsaechlich nicht in den Booten war.....

H0698-0061

Doenitz 13

A u s z u g

aus der Erklaerung des Korvettenkapitaen Georg Lassen vom 14. Februar 1946

Ich, Korvettenkapitaen a.D. Lassen, geboren am 12.5.1915 in Berlin, wohnhaft in Flensburg, bin vom 18.8.1939 bis 3.1.40 Wachoffizier auf U 29 gewesen und anschliessend bis zum 1.10.194 Kmdt. desselben Bootes. Vom 16.10. 1941 bis 18.5.1943 bin ich Kmdt. von U 160 gewesen.

.....

Auf meiner zweiten Unternehmung als Kmdt. habe ich im Seegebiet um Trinidad zweimal Schiffbruechige aufgenommen. Einmal den Kapitaen des engl. Dampfers " Treminard" und dann den Kapitaen und den Funker des norweg. Tankers " Havaten." Letztere habe i ch kurz vor dem Ertrinken aus dem Wasser gezogen. Hiernach wurde ich von der gegnerischen Abwehr festgestellt und noch am gleichen Tage von einem Flugzeug gebombt. Spaeter habe ich mich nicht mehr mit Rettungsmassnahmen beschaeftigt.

.....

H0698-0062

Doenitz 26

Eidesstattliche Versicherung

des Korvettenkapitaen a.D. Hans W i t t.

Kiel, den 5. Februar 1946

Gegenwaertig:

Flottenrichter Dr. Schaffenberg
Angestellte Jabs.

Vor dem unterzeichneten Richter erscheint der fruehere Korvettenkapitaen Hans Witt. Er wurde auf die Bedeutung einer eidesstattlichen Versicherung hingewiesen.

Er erklaerte:
Ich bin am 25.12.1909 in Bautzen in Sachsen geboren.

Am 1.4.1929 in die Kriegsmarine eingetreten. Ich war von Juli 1943 bis September 1944 im Stabe des Befehlshabers der Unterseeboote als Referent fuer Auswertung der Kriegserfahrungen der Unterseeboote und der feindlichen Unterseebootsabwehr.

Ich wohne zur Zeit in Flensburg-Muerwik, Falklandstrasse 25. Ich habe weder der NSDAP noch einer ihrer Gliederungen angehoert.

Im November 1943 hatte ich als Referent im Stabe des BdU den Oberleutnant zur See Albrecht, Kommandant des U-Bootes U 386 ueber seine Erfahrungen auf seiner oben beendeten Unternehmung zu vernehmen. Dabei meldete mir Albrecht, dass er in der Hoehe von Cap finisterre in der Biskaya bei Tage ein Schlauchboot mit schiffbruechigen britischen Fliegern gesichert habe. Er habe Rettungsmassnahmen unterlassen, weil er sich auf dem Wege zu einer Geleitzugaufstellung befunden haette. Seine Position haette er nur erreichen koennen, wenn er ohne Aufenthalt weitergelaufen waere. Ausserdem habe er befuerchtet, dass ihm die Gefangenen bei dem zu erwartenden Geleitzugkampf behindert haben wuerden.

Ich habe daraufhin erklaert, dass die Rettung der Schiffbruechigen in Anbetracht der zu erwartenden Aussagen fuer uns wichtiger gewesen waere als seine Teilnahme an Geleitzugkampf. Ich habe ihm weiter gesagt, dass wir zur Zeit so wenige Aussagen gefangener feindlicher Besatzungen von U-Jagdflugzeugen haetten, dass es wichtiger gewesen waere, die Flieger zu fischen, als zu dem Geleitzug zu fahren.

Diese Vorhaltungen entsprachen der Grundeinstellung des Grossadmirals- das habe ich aus dienstlichen Gespraechen wiederholt entnommen -, sie wurde auch von dem Chef der Operationsabteilung, Konteradmiral Godt, zum Ausdruck gebracht.

H0698-0063

Doenitz 26

Ob Albrecht ueberhaupt zur Meldung zum Grossadmiral gekommen ist, weiss ich nicht.

Wenn der Grossadmiral dem Kommandanten Vorhaltungen darueber gemacht haette, dass er die Flieger nicht getaetet hatte, so haette ich davon bestimmt erfahren, weil eine derartige Einstellung so von der sonst herrschenden grundsaetzlichen Auffassung abgewichen waere, dass sie mir als dem Referenten und Mitglied des Stabes bestimmt bekanntgegeben worden waere.

Die Richtigkeit meiner obigen Angaben versichere ich an Eidesstatt.

gez. Hans Witt

geschlossen

gez. Dr. Schattenberg

Flottenrichter

H0698-0064

Doenitz 27

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch " U 386 " September 1943

2.9.43 .....

2015 Uhr Aufgetaucht zum Laden.

2028 " Schlauchboot mit 7 Insass en gesichtet. Zugedreht . Englische Flugzeugbesatzung. Da sich Boot auf dem Ausmarsch befindet und wegen Luftgefahrdung keine Gefangenen gemacht.

4.9.43

0040 Uhr Eingang F.T. 0926/3/36: Enthaelt Befehl, nur nachts und nur zum Aufladermarsch aufzutauchen. Aufladermarsch wieder nachts.-

.....

Stellungnahme des Befehlshabers der Uboote

zum KTB "U 386" (Albrecht) vom 12.5. - 8.10.43.

.....

Der Entschluss, am 2.9. die im Schlauchboot treibenden Englaender nicht aufzunehmen, war nicht richtig. Die Unterlagen ueber die feindliche Ubootsabwehr sind so spaerlich, dass jede Moeglichkeit Gefangene einzubringen, ausgenutzt werden muss. Abgabe an Ruckmarschierer waere moeglich gewesen.

Fuer den Befehlshaber der Unterseeboote
- Der Chef der Operationsabteilung
gez. G o d t

H0698-0065

Doenitz 28

A u s z u g

aus

Kriegstagebuch des Befehlshabers der Uboote

(KTB BdU 1.-15.2.42.)

15.2.42. d) Zur Sache der in BE 6789 am 13.2. notgelandeten Besatzung einer FW 200 sind ausmarschierende Uboote U 94/587/588 angesetzt. U 587 findet Schlauchboot mit 5 Mann Besatzung und nimmt sie an Bord.
Boot setzt Ausmarsch fort. Abgabe an heimmarschierenden Boot beabsichtigt.

.....

IV. Allgemeines.

So erfreulich die Rettung zweier Flugzeugbesatzungen durch Uboote in den letzten Tagen und so selbstverstaendlich auch solche Hilfe zunaechst erscheint, so ist doch immer die Entscheidung schwer ob ausmarschierende Boote fuer eine solche Suche nach notgelandeten Flugzeugbesatzungen angesetzt werden sollen. In der augenblicklichen Lage kommt es fuer die Boote auf jeden Tropfen Brennstoff an, damit sie genuegend Operationsfreiheit im weltabgelegenen Operationsgebiet behalten. Es kann also sehr wohl der Fall eintreten, dass eine Bitte um Hilfe mit Ruecksicht auf die Operationen abgelehnt werden muss.

H0698-0066

Doenitz 29

Deutsches Minenraeumdienstkommando
Schleswig-Holstein
(D.M./ R.K.S.H.)
Chefsrichter

K i e l, 15.Febr.1946

Gegenwaertig:

Flottenrichter Dr. Schattenberg
Angestellte Jabs.

Vor dem unterzeichneten Richter erscheint der fruehere Kaiptaeu leutnant Hans F u h r m a n n. Er wurde auf die Bedeutung einer eidesstattlichen Versicherung hingewiesen.

Er erklaerte:
Ich bin am 2.8.1916 in Swinemuende geboren. Am 3.4.1935 in die Kriegsmarine eingetreten. Ich war vom August 1940 bis Januar 1943 Adjutant bei dem Befehlshaber der Uboote, Admiral Doenitz.

Ich wohne zur Zeit in Kiel, Nettelbeckstr. 14.
Ich habe den Admiral Doenitz staendig auf seinen Reisen begleitet und allen Ansprachen, die er vor Offizieren der Ubootswaffe hielt, beigewohnt. Ich war auch bei der Ansprache Ende September Anfang Oktober 1942 vor den Schuelern der Unterseebootslehrdivision in Gotenhafen anwesend. An Einzelheiten dieser Ansprache, sowie der nachfolgenden Aussprache kann ich mich nicht mehr erinnern. Dazu habe ich zuviel derartige Ansprachen gehoert. Ich kenne jedoch genau die Gedankengaenge, die Admiral Doenitz in der damaligen Zeit und spaeter immer wieder zu der Frage des totalen Seekrieges aeusserten-. Sie waren etwa wie folgt:

Der Gegner hat zwei Engpaesse zu ueberwinden, den der Schiffe und den der Besatzungen. Und beim Gegner diese Schwierigkeiten weiter zu erhoehen, sollten moeglichst viele Schiffe versenkt werden. Ferner sollten aus den Rettungsbooten Kapitaen und leitender Ingenieuren Bord genommen und mit in die Heimat gebracht werden, um dadurch ihren erneuten Einsatz unmoeglich zu machen.

Mit Bezug auf Rettungsmassnahmen pflegte er damals zu sagen: Es sei nicht zu verantworten, wenn die Uboote bei den heutigen Zielen unseres Seekrieges sich den groessten Gefahren aussetzen, um feindliche Schiffsbesatzungen zu retten. Hierdurch wuerde die Sicherheit des eigenen Bootes in Frage gestellt. Ein ueberladenes Boot sei rein technisch schon schwer zu manoeverieren. Die Aufnahme feindlicher Besatzungsangehoeriger wuerde ausserdem noch die Gefahr von Sabotageakten mit sich bringen, Beide Umstaende wuerden die Sicherheit des Bootes so entscheidend beeintraechtigen, dass es nicht moeglich sei, mit solch einem Boot weitere Angriffe zu fahren.

H0698-0067

Doenitz 29

Ich habe niemals eine Aeusserung gehoert, nach der Uboote Schiffbruechige angreifen sollten. Eine derartige Aeusserung war nach meiner Kenntnis der Dinge sowohl bei Admiral Doenitz selbst wie auch bei seinem Chef des Stabes ganz undenkbar. Ich selbst habe im Juni 1942 auf einer Unternehmung mit U 106 unter dem Kommando von Kaptlt. Rasch einen im Rettungsboot treibenden Englaender mit Namen William, Bootsmann aus Liverpool, an Bord genommen und mit nach Lorient gebracht. Da wir auf Rueckreise waren und ein Einsatz des Bootes voraussichtlich nicht mehr in Frage kam, war die Rettung fuer uns selbstverstaendlich. (Name und Dienstgrad des geretteten Englaenders sind nicht ganz sicher, muessten aber durch Kriegstagebuch festgestellt werden koennen.)

Im Anschluss an die Ansprachen von Admiral Doenitz pflegte ein kameradschaftliches Zusammensein in der Messe stattzufinden. Dabei habe ich gerade von juengeren Offizieren erfahren, was sie an den vorangegangenen Ausfuehrungen des Admirals besonders beeindruckt hatte oder worueber sie Zweifel besassen. Ich bin meiner Erinnerung nach niemals gefragt worden, ob der Kampf gegen die Besatzung zugleich Vernichtung der Schiffbruechigen bedeute. Ich bin auch von mir aus nicht auf einen derartigen Gedanken gekommen.

Die Richtigkeit meiner obigen Angaben versichere ich an Eidesstatt.

gez. Hans Fuhrmann
geschlossen

gez. Dr. Schattenberg, Flottenric

H0698-0068

Doenitz 29

A b s c h r i f t

Oberleutnant zur See
Hermann Friedrich K r e s s
K i e l, Hildebrandstr. 5

Kiel, den 22. Januar 46

An den
Verteidiger des Grossadmiral Doenitz
N u e r n b e r g

Internationaler Gerichtshof

Ich, Oberleutnant zur See Hermann Friedrich Kress, geboren am 1. Juli 1922 in Stolberg/Rhld. bin vom 1. Februar 1942 bis zum Kriegsende ohne Unterbrechung in der Ubootswaffe kommandiert gewesen.

Vom 1. April 1944 bis 8. Juni 1944 war ich als Ausbilder fuer Ubootsoffizier eingesetzt, anschliessend kam ich als Hilfsarbeiter zum Ubootsreferenten des Mari oberkommandos Ostsee. In dieser Dienststellung blieb ich bis Kriegsende-

Durch diese Dienststellungen war ich stets ueber alle muendlichen und schrif lichen Befehle fuer Uboote unterrichtet. Ich habe von keinem Befehl gelesen oder gehoert, der die Vernichtung von Ueberlebenden versenkter Fahrzeuge anordnet. Mir ist lediglich ein wiederholt gegebener Befehl bekannt, dass Rettungsmassnahmen nu durchgefuehrt werden duerfen, wenn sie ohne Gefaehrdung des eigenen Boot es moeglich sind.

Die von dem Zeugen Peter Josef Heisig erwaehnte Ansprache des Grossadmirals Doenitz vor Ubootsnachwuchs im September 1942 habe ich auch gehoert. Grossadmiral Doenitz sagte, dass der Kampf der Ubootwaffe nur mit aeusserster Haerte gefuehrt, den gewuenschten Erfolg bringen koenne. Weder woertlich, noch andeutungsweise befahl er die Vernichtung von Ueberlebenden. Wenn er von Haerte in der Kampffuehrur sprach, meinte er nicht Haerte dem Feind gegenueber , sondern Haerte in den koerperlichen und seelischen Anforderungen an uns selber. Dieses duerfte mit Ausnahme des Zeugen Heisig auch kaum jemand anders aufgefasst haben.

Aus dem Jahr 1943 erinnere ich den Befehl, dass die Uboote versuchen sollten die Kapitaene und Leitenden Ingenieure versenkter Dampfer zu retten, um zu verhindern, dass sie auf anderen Schiffen wieder eingesetzt wuerden. Dieser Befehl waere widersinnig gewesen, wenn eine Anweisung zur Vernichtung Ueberlebender bes den haette, denn durch letztere waere ja das gewuenschte Ziel erreicht worden, ob die Uboote mit Gefangenen zu belasten.

H0698-0069

Doenitz 29

Im Laufe meiner Taetigkeit beim Marineoberkommando Ostsee mussten wiederholt auf Befehl des BdU die im Finnenbusen eingesetzten U-Boote angewiesen werden, die Bergung von Ueberlebenden versenkter Fahrzeuge anzustreben, soweit ohne Gefaehrdung des eigenen Bootes moeglich.

Den Empfang dieses Befehls wird der in Husum lebende fruehere Oberleutnant zur See Panke, der als Kommandant des Unterseebootes 242 in der oestlichen Ostsee eingesetzt war, bestaetigen koennen.

Ich bin jederzeit bereit, die vorstehenden Angaben, welche ich als dienstliche Meldung betrachte, zu beeiden.

gez. Hermann Friedrich Kress

H0698-0070

Doenitz 29

Kiel, den 22. Januar 46

Oberleutnant zur See
Hermann Friedrich K r e s s
K i e l , Hildebrandstrasse 5

An den Verteidiger des Grossadmiral Doenitz

N u e r n b e r g

Internationaler Gerichtshof

In der Hoffnung, dass eine Auswertungsmoeglichkeit besteht, moechte ich ueber den Belastungszeugen Peter Josef Heisig, der mir auf Grund unserer gemeinsamen Fahrzeit auf U 977 gut bekannt ist, einiges Persoenliches sagen.

H., der als I. Wachoffizier eingesetzt war, wurde vom Kommandanten, dem damaligen Oberleutnant zur See Hans Jakob Leilich so unguenstig beurteilt, dass er ihn waehrend seines Urlaubs nicht, wie es ueblich gewesen waere, als Vertreter eingesetzt hat, sondern mich dazu bestimmte.

Bei mehreren kritischen Situationen infolge von Ueber- oder Unterwasserrammings zeigte H. sich als ausgesprochener Feigling. Er vergass voellig seine Verantwortung und Aufgabe als Wachoffizier und war lediglich auf Rettung seines Lebens bedacht.

Im Kameradenkreise war er, der sich stets als Einzelgaenger zeigte, infolge seines haeufigen unkameradschaftlichen Verhaltens und seiner gelegentlichen Aufschneidereien in keiner Weise beliebt. Kennzeichnend fuer seine aufschneiderische Schwatzhaftigkeit ist die Tatsache, dass er im Herbst 1943 zum Rapport beim Chef der 21.U-Flottille, dem damaligen Korvettenkapitaen Schuhart stand, da er in einem Brief, den die Feldpostpruefstelle aufgriff, eine harmlose Unterwasserramming in dramatischer Weise als Ereignis hinstellte, bei dem mir wie durch ein Wunder die Besatzung dem sicheren Tode entgangen ist.

gez. Hermann Friedrich Kress

H0698-0071

Doenitz 29

Oberleutnant zur See Steinhoff, Hans
Kiel-Wronshagen
D.M./R.K.S.H.

E r k l a e r u n g

Ich, Oberleutnant zur See Hans S t e i n h o f f , geb. am 18.7.1922 in Al ermissen, Krs. Hildesheim, erklaere hiermit, dass ich vom Januar 1942 bis Juni 1942 mit dem Oberleutnant zurSee Heisig zusammen an den Lehrgaengen bei der U.L.D., Torpedoschule und Nachrichtenschule teilgenommen habe. Waehrend dieser Lehrgaenge sind uns weder von den Vortragenden noch durch den Grossadmiral Doenitz bei seinen haeufiger stattfindenden Besuchen und Ansprachen an die jungen Ubootsoffiziere Befehle oder muendliche Anweisungen gegeben worden, die sich mit der Vernichtung von Rettungsmitteln versenkter Schiffe oder mit der Vernichtung von Schiffbruechigen selbst befassen. Auch in mehreren Ansprachen des Grossadmirals, die ich nach meiner Ausbildungszeit hoerte, hat dieser niemals Gedanken oder sogar Anweisungen ausgesprochen, nach denen Schiffbruechige oder deren Rettungsmittel zu vernichten waren. Mir ist nur bekannt, dass Rettungsaktionen nur dann unternommen werden sollten, wenn dabei die Sicherheit des eigenen Bootes nicht stark gefaehrdet wurde.

Zur Person des Oberleutnants zur See Heisig erklaere ich, dass dieser im Kameradenkreise wenig anerkannt und geschaetzt wurde, da er als Schwaetzer und wenig einsatzbereiter Offizier bekannt war.

gez. Hans Steinhoff

H0698-0072

Doenitz 30

Auszuege aus:

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1942
(KTB., SKL, Teil C, Heft IV, Seite 237 - 248)

Niederschrift ueber die Besprechung beim Fuehrer

in der Reichskanzlei am Montag 28.9.1942

16.30 bis 18.30 Uhr

Teilnehmer: Der Fuehrer

Grossadmiral Dr. h.c. Raeder

Generalfeldmarschall Keitel

Admiral Doenitz

Admiral Fuchs

Vizeadmiral Kranke

Vizeadmiral Maertens

Konteradmiral Lange

Kapitaen z.S. v. Puttkamer

Baurat Maas

Der Fuehrer leitet die Besprechung mit der Bemerkung ein, dass er sich ueber die augenblickliche Lage des Ubootkrieges unterrichten wollte und Einblick haben wollte inwieweit die vorgesehene Entwicklung mit den weiteren Erfordernissen des Krieges Schritt halte.

Anschliessend bringt er seine grosse Anerkennung fuer die Leistungen der Uboote zum Ausdruck und seine Ueberzeugung, dass die monatlichen Versenkungsziffern auch kuenftighin so hoch liegen wuerden, dass der Gegner sie durch Neubau nicht erreichen wuerde. Er fuehrt seine Gedanken ueber die Steigerung des Neubaues beim Gegner naeher aus und bemerkt, dass er eine solche Ausweitung der Leistungen der Werften des Feindes, wie sie propagandistisch dargestellt wird, nicht fuer moeglich halte. Wenn es dem Gegner auch moeglich sein wuerde, verhaeltnismaessig schnell Schiffskoerper von Stapel zu lassen, so wuerde es doch an Maschinen, Hilfsmaschinen, weiteren Ausruestungsstuecken und vor allem auch an Menschen zur Bemannung dieser Schiffe fehlen.

H0698-0073

Bezueglich des Menschenproblems weist er darauf hin, wie nachteilig es ist, wenn grosse Besatzungsteile von versenkten Schiffen immer wieder in der Lage sind, auf Neubauten weiterzufahren.

Der Fuehrer kommt dann auf die Notwendigkeit zu sprechen, neue technisch Entwicklungen rechtzeitig zur praktischen Ausfuehrung zu bringen .....

Admiral Doenitz gibt einen Ueberblick ueber den augenblicklichen Stand der Schlacht im Atlantik.....

Die Hauptschwierigkeit liegt fuer das Uboot heute in der Fliegerbedrohung.

Admiral Doenitz zeigt auf der Karte bis zu welchen Reichweiten von der englischen Insel aus die Flugzeuge des Gegners in den Jahren 1940, 41, 42 gekommen sind und in welchen Seegebieten demzufolge eine starke Geleitzugbekaempfung durch das Uboot ihr Ende finden musste.....

Ob.d.M. fuehrt weiter aus, dass wir auch bezueglich der Abstandspistole erhebliche Fortschritte zu verzeichnen haben, so dass mit einer Einfuehrung in die Front in absehbarer Zeit zu rechnen ist. Diese Pistole wird dem Torpedo eine rueckgratbrechende Wirkung geben, wodurch auch die Zahl der Menschenverluste erheblich steigen wird.

D 663 - GB 200 -

Oberkommando der Kriegsmarine
2.Skl/B.D.U.Op.
V.Nr. Gkdos. 6420

den 7. Oktober 1943
Pruef-Nr.57

Geheime Kommandosache !

Operationsbefehl "Atklantik " Nr. 56 fuer Uboote im Atlantik.

I. Auftrag: .....

II. Nachrichten ueber den Feind, Stand 15.9.43

.....

5.) Feindliche Handelsschiffahrt.

A. Geleitzuege: .....

B. Sicherung der Geleitzuege:

a) Seesicherung.

Die Geleitzuege werden durchgehend von Amerika nach England und umgekehrt durch Geleitfahrzeuge (Zerstoerer, Geleitzerstoerer Kanonenboote, Fregatten, Korvetten) gesichert und zwar in folgen dem Verfahren: .....

b) Rescue-ships.

Zu jedem Geleitzug gehoert im allgemeinen ein sogenanntes Rescue-ship, ein Spezialschiff bis zu 3000 brt., das zur Aufnahme von Schiffbruechigen nach Ubootangriffen bestimmt ist. Diese Schiffe sind meist mit Bordflugzeug und grossen Motorbooten ausgeruestet, stark bestueckt (Wabo-Werfer) und sehr wendig, sodass sie haeufig vom Kommandanten als Ubootsfallen angesprochen werden. Ihre Versenkung ist im Hinblick auf die erwuenschte Vernichtung der Dampfer-besatzungen von grossem Wert.

C. Luftsicherung:

.....

HO698-0074

H0698-0075

A u s z u g aus: Dokument D 642 - GB 196-

Anlage zu BdU - Op- G.1782 A 1 vom 2.5.40

Pruef.-Nr.18

G e h e i m !

Staendiger Kriegsbefehl des BdU Nr.173

Auszuege aus Weisungen der britischen Admiralitaet.

1.) Ubboots-Fallen in Geleitzuegen.

U-Boot-Fallen sollen nach Moeglichkeit auch in Geleitzuegen Verwendung finden.

Sie sollen unter die letzten Dampfer eingesetzt werden und sich von hier aus unter Vortaeuschung von Maschinenpannen usw. sacken lassen, um dadurch angreifende Uboote auf sich zu ziehen, sie vom Geleitzug abzulenken und sie dann selbst angreifen zu koennen.

.....

Doenitz 31

Auszug aus:

Anlage 14 zum

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1942

(KTB SK 1, Teil C Heft VIII)

Berlin, den 9. 4. 1942. B. Nr. 1. Skl. 8313/42 g. Kds.

Fernschreiben an: Fuehrerhauptquartier,

f. Kpt. z.S. von Puttkammer.

Auf fernmuendliche Rueckfrage vom 8.4.

.....

Engl. Luftangriff am 6.7.40 auf deutsches Seenotflugzeug nordwestlich Stavanger. Landung gelang trotz 8 Treffern. Engl. Luftangriff am 11.7.40 30 am suedsuedoestlich von Portland auf Seenotflugzeug, das daraufhin niedergehe musste und im Wasser nochmals angegriffen wurde. Besatzung konnte sich im Schlauchboot retten.

Engl. Luftangriff am 20. 7. 40 auf Seenotflugzeug ueber Kanal. Keine Schaeden

Engl. Luftangriff am 27.7.40 auf Seenotflugzeug ueber Kanal. Das Seenotflugzeug wurde dabei abgeschossen, die Besatzung wurde bis auf 1 Mann vermisst.

Engl. Luftangriff am 28.7.40 auf Seenotflugzeug 10 km von Boulogne entfernt. Das Seenoflugzeug wurde abgeschossen, 2 Mann wurden vermisst.

Am gleichen Tage engl. Luftangriff auf ein weiteres Seenotflugzeug, das mit Schussbeschaedigungen und 2 verletzten Besatzungsmitgliedern Rettungsaktion abbrechen musste.....

H0698-0076

Doenitz 32

A u s z u g

aus

Dokumente der Deutschen Politik Band 8, Teil I

40. Amtliche deutsche Verlautbarung zu der an mehrere neutrale Staaten gerichteten deutschen Note ueber die Verhaengung der totalen Blockade gegen England vom 17. August 1940.

.....

Seite 283: .....

..... So hat vor einigen Tagen Mr. Churchill ankuendigen lassen, dass die deutschen unter dem Schutz des Roten Kreuzes stehenden unbewaffneten Seenotflugzeuge, die in Seenot befindliche deutsche oder gegnerische Flieger bergen, nunmehr von England abgeschossen wuerden. (1)

.....

Seite 284:
Fussnote (1):

In ihrer Ende August 1940 durch Vermittlung der schweizer Regierung der englischen Regierung zugeleiteten Note wandte sich die deutsche Reichsregierung mit aller Schaerfe gegen diese britischen Voelkerrechtsbrueche, von denen sie aus dem Monat Juli 1940 allein acht verschiedene Faelle anfuehrt: u.a. schossen am 27. Juli (wie auch der deutsche Wehrmachtsbereicht vom 28. meldete) zwei britische Jagdflugzeuge ein mit dem Roten Kreuz gekennzeichnetes Seenotflugzeug im Kanal ab, das einen abgestuerzten Jaeger retten wollte - am 28. wurde ein Seenotflugzeug bei Boulogne von zwei britischen Jaegern abgeschossen. (von der Besatzung wurden drei Mann geborgen und zwei vermisst)

.....

H0698-0077